Libretto uso e manutenzione
Owner's manual
Manuel d'utilisation et entretien
Anleitungs- und Wartungsheft

DUCATI 748 SPS

Siamo lieti di darLe il benvenuto nel "Clan" degli appassionati Ducati e ci complimentiamo con Lei per l'ottima scelta effettuata. Crediamo che, oltre ad usufruire del motociclo come mezzo di normale spostamento, Lei lo utilizzerà per effettuare viaggi, anche lunghi, Viaggi che la Ducati Motor S.p.A. Le augura siano sempre piacevoli e divertenti.
Nel continuo sforzo di assisterLa sempre meglio la Ducati Motor S.p.A. Le consiglia di seguire attentamente le semplici norme qui riportate, in particolare quanto concerne il rodaggio: avrà così la certezza che il Suo motociclo sarà sempre in grado di soddisfare le Sue esigenze.

Buon viaggio!

We are pleased to welcome you into the Ducati "Clan" and congratulate you on your excellent choice. Besides using your motorcycle as a common means of transport, you will probably be using it for longer trips as well, and Ducati Motor S.p.A. wishes you enjoyable and exhilarating riding.
In an effort to offer you the best possible assistance, Ducati Motor S.p.A. recommends that you comply with the simple rules herein mentioned, especially with those concerning the running-in period: this will ensure that your motorcycle can always meet your needs.

Enjoy your riding!

Nous sommes heureux de vous accueillir parmi les amateurs Ducati et nous vous félicitons de l'excellent choix que vous venez de faire. Nous pensons que vous utiliserez votre moto non seulement comme moyen de transport habituel, mais également pour de longues randonnées: Ducati Motor S.p.A. vous souhaite donc qu'elles soient toujours agréables et amusantes.
Pour améliorer sans cesse le service que nous vous offrons, Ducati Motor S.p.A. vous conseil de suivre les règles énoncées dans ce Manuel, en particulier pour le rodage: vous serez ainsi sûrs que votre moto pourra toujours satisfaire vos exigences.

Bon voyage!

Wir freuen uns, Sie im "Clan" der Ducati-Freunde begrüßen zu können und beglückwünschen Sie hiermit zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Da Sie Ihr Motorrad über den Einsatz als normales Fortbewegungsmittel hinaus, sicher auch für längere Reisen verwenden werden, wünscht Ihnen die Ducati Motor S.p.A., daß diese immer angenehm verlaufen und Ihnen Vergnügen bereiten. Ständig dahingehend bemüht, Ihnen in der bestmöglichen Weise zur Seite stehen zu können, empfiehlt Ihnen die Ducati Motor S.p.A., die einfachen, in diesem Heft aufgeführten Bestimmungen, insbesonders diejenigen, die sich auf die Einfahrzeit beziehen, aufmerksam zu befolgen. So können Sie sicher gehen, daß Ihr Motorrad immer in der Lage sein wird, Ihren Ansprüchen zu entsprechen.

Gute Fahrt!

La Ducati Motor S.p.A. declina qualsiasi responsabilità per eventuali errori in cui può essere incorsa nella compilazione del presente manuale. Tutte le informazioni riportate si intendono aggiornate alla data di stampa. La Ducati Motor S.p.A. si riserva il diritto di apportare qualsiasi modifica richiesta dallo sviluppo evolutivo dei suddetti prodotti.

Ducati Motor S.p.A. declines any liability whatsoever for any mistakes incurred in drawing up this manual. The information contained herein is valid at the time of going to print. Ducati Motor S.p.A. reserves the right to make any changes required by the future development of the above-mentioned products.

La Société Ducati Motor S.p.A. décline toute responsabilité pour les erreurs éventuelles commises durant la rédaction de ce Manuel. Toutes les informations données s'entendent mises à jour à la date de l'impression. Ducati Motor S.p.A. se réserve le droit d'apporter toutes les modifications requises par le développement et l'évolution de ces produits.

Die Ducati Motor S.p.A. lehnt jegliche Verantwortung für eventuelle Fehler ab, die bei der Zusammenstellung dieses Handbuchs entstanden sein könnten. Alle Informationen verstehen sich als, am Tag des Ausdrucks, gültig. Die Ducati Motor S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche, durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen anbringen zu können.

Per la Sua sicurezza, per la garanzia, l'affidabilità ed il valore del Suo motociclo Ducati usi ricambi originali Ducati

For your safety, as well as to preserve the warranty, reliability and worth of your motorcycle, use original Ducati spare parts

Pour votre sécurité, pour la garantie, la fiabilité et la valeur de votre motocycle Ducati utilisez les pièces de rechange d'origine Ducati

Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässligkeit und den Wert Ihres Motorrads originale Ducati-Ersatzteile

Sommario
Contents
Sommaire
Inhaltsangabe

Indicazioni generali 15
Garanzia 16
Simboli 18
Informazioni utili per viaggiare in sicurezza 20
Guida a pieno carico 24
Dati per l'identificazione 26
Dotazione 26

Comandi per la guida 29
Posizione dei comandi per la guida del motociclo 30
Cruscotto 32
Chiavi 36
Interruttore di accensione e bloccasterzo a chiave 36
Commutatore sinistro 38
Leva comando frizione 40
Pulsante per avviamento a freddo 40
Commutatore destro 42
Manopola girevole comando acceleratore 42
Leva comando freno anteriore 44
Pedale comando freno posteriore 44
Pedale comando cambio 44

Elementi e dispositivi principali 47
Posizione sul motociclo 48
Tappo serbatoio carburante 50
Serratura sella e portacasco 52
Cavalletto laterale 54
Ammortizzatore di sterzo 56
Registri regolazione forcella anteriore 58
Registri regolazione ammortizzatore posteriore 62
Variazione assetto moto 66

Caratteristiche tecniche 69
Motore 70
Distribuzione 70
Schema distribuzione desmodromica 72
Dati distribuzione 72
Candele di accensione 74
Accensione - iniezione 74
Impianto d'alimentazione 76
Lubrificazione 78
Raffreddamento 80
Freni 82
Trasmissione 86
Telaio 90
Ruote 92
Pneumatici 94
Riparazione o sostituzione dei pneumatici 96
Spessore minimo del battistrada 98
Sospensioni 100
Impianto elettrico 102
Fusibili 104
Legenda schema impianto elettrico/ iniezione-accensione 106
Prestazioni 110
Pesi 110
Ingombri 110
Rifornimenti 112
Coppie di serraggio 113
Olio motore 120

Norme d'uso 123
Precauzioni per il primo periodo d'uso del motociclo 124
Controlli prima dell'avviamento 128
Avviamento motore 132
Avviamento e marcia della moto 136
Frenata 140
Arresto della moto 142
Rifornimento carburante 142
Parcheggio 144

Manutenzione 147
Attrezzi in dotazione 148
Manutenzione periodica 150
Operazioni di uso e manutenzione principali 161
Rimozione strutture esterne carrozzeria 162
Controllo livello olio motore 166
Sostituzione olio motore e cartuccia filtro 168
Sostituzione e pulizia filtri aria 174
Controllo livello liquido refrigerante 176
Regolazione del cavo comando gas 180
Pulizia e sostituzione candele 180
Controllo livello fluido freni e frizione 184
Impianto freni 184
Impianto frizione 184
Rabbocco fluido freni e frizione 186
Verifica usura pastiglie freno 190
Controllo tensione catena 190
Lubrificazione della catena 192
Lubrificazione articolazioni 194
Controllo livello elettrolito nella batteria 196
Carica della batteria 200
Modifica inclinazione cannotto di sterzo 204
Sostituzione lampadine luci 206
Orientamento del proiettore 212
Pulizia generale 214
Lunga inattività 214
Avvertenze importanti per gli utenti di alcuni paesi 216
Pro memoria manutenzioni periodiche 218

Impianto elettrico/ accensione-iniezione 221

General 15
Warranty 16
Symbols 18
Useful information for safe riding 20
Carrying the max load allowed 24
Identification data 26
Standard equipment 26

Controls 29
Position of motorcycle controls 30
Instrument panel 32
Keys 36
Key-operated ignition switch and steering lock 36
Left switch 38
Clutch lever 40
Fast-idle button 40
Right switch 42
Throttle twistgrip 42
Front brake lever 44
Gear change pedal 44
Rear brake pedal 44

Main components and devices 47
Location 48
Tank filler plug 50
Seat catch and helmet hook 52
Side stand 54
Steering damper 56
Front fork adjusters 58
Shock absorber adjusters 62
Motorcycle geometry 66

Technical data 69
Engine 70
Timing system 70
Desmodromic timing system 72
Timing specifications 72
Spark plugs 74
Ignition - Injection 74
Fuel system 76
Lubrication 78
Cooling 80
Brakes 82
Transmission 86
Frame 90
Wheels 92
Tyres 94
Tyre repair or replacement 96
Minimum tread depth 98
Suspensions 100
Electric system 102
Fuses 104
Legend of the wiring diagram of electric and ignition-injection systems 107
Performance data 110
Weights 110
Overall dimensions 110
Topping-ups 114
Torque figures 115
Engine oil 120

Directions for use 123
Running-in recommendations 124
Pre-ride checks 128
Starting the engine 132
Moving off 136
Braking 140
Stopping the motorcycle 142
Refueling 142
Parking 144

Maintenance 147
Tool kit 148
Routine maintenance 150
Main maintenance operations 161
Removing the fairings 162
Checking engine oil level 166
Changing engine oil and filter cartridge 168
Replacing and cleaning air filters 174
Checking coolant level 176
Throttle cable adjustment 180
Cleaning and replacing the spark plugs 180
Checking brake and clutch fluid level 184
Brake system 184
Clutch system 184
Topping up brake and clutch fluid 186
Checking brake pads for wear 190
Chain tension inspection 190
Chain lubrication 190
Lubricating cables and joints 194
Checking battery electrolyte level 196
Charging the battery 200
Changing the steering head angle 204
Replacing bulbs 206
Headlamp alignment 212
General cleaning 214
Storing the bike away 214
Important notes for the owners in some countries 216
Routine maintenance schedule 218

Electric system/ignition-injection 221

Indications generales 15
Garantie 16
Symboles 18
Renseignements utiles pour rouler en sécurité 20
Conduite à pleine charge 24
Données d'identification 26
Dotation 26

Commandes pour la conduite 29
Position des commande 30
Tableau de bord 32
Clés 36
Commutateur d'allumage et antivol de direction à clé 36
Commutateur gauche 38
Levier commande embrayage 40
Bouton-poussoir pour démarrage a froid 40
Commutateur droit 42
Poignée de commande de gaz 42
Levier commande frein avant 44
Pédale de commande frein arrière 44
Sélecteur de vitesses 44

Principaux elements et dispositifs 47
Position sur le motocycle 48
Bouchon réservoir carburant 50
Serrure selle et crochet de casque 52
Béquille latérale 54
Amortisseur de direction 56
Eléments de réglage fourche avant 58
Eléments de réglage amortisseur arrière 62
Variation de l'assiette de la moto 66

Caracteristiques techniques 69
Moteur 70
Distribution 70
Schéma de distribution desmodromique 72
Données sur la distribution 72
Bougies d'allumage 74
Allumage-Injection 74
Système d'alimentation 76
Graissage 78
Système de refroidissement 80
Système de freinage 82
Transmission 86
Cadre 90
Roues 92
Pneus 94
Réparation ou remplacement des pneus 96
Epaisseur min. de la bande de roulement 98
Suspensions 100
Système électrique 102
Fusibles 104
Légende plan de câblage électrique/ injection - allumage 108
Performances 110
Poids 110
Dimensions 110
Ravitaillements 116
Couples de serrage 117
Huile moteur 120

Regles de conduite 123
Précautions pour la première période d'utilisation du motocycle 124
Contrôles avant la mise en route 128
Démarrage du moteur 132
Démarrage et mise en route de la moto 136
Freinage 140
Mise à l'arrêt de la moto 142
Ravitaillement carburant 142
Stationnement 144

Entretien 147
Outillage livré 148
Entretien périodique 150
Principales operations d'entretien 161
Dépose éléments extérieurs de carénage 162
Contrôle niveau d'huile moteur 166
Vidange huile moteur et remplacement cartouche filtre 168
Remplacement ou nettoyage des filtres à air 174
Contrôle niveau liquide réfrigérant 176
Réglage câble de commande gaz 180
Nettoyage et remplacement des bougies 180
Contrôle du niveau de liquide de freins et d'embrayage 184
Système de freinage 184
Système d'embrayage 184
Remise à niveau du liquide de freins et d'embrayage 186
Vérification de l'usure des plaquettes de frein 190
Contrôle de la tension de la chaîne 190
Graissage de la chaîne 192
Lubrification des articulations 194
Contrôle niveau électrolyte batterie 196
Charge de la batterie 200
Modification de l'inclinaison du tube de direction 204
Remplacement des ampoules d'éclairage 206
Réglage de l'assiette du phare 212
Nettoyage général 214
Inactivité prolongée 214
Remarques importantes pour les usagers de certains pays 216
Aide-memoire pour l'entretien periodique 218

Cablage electrique/ allumage - injection 221

Allgemeine hinweise 15
Garantie 17
Symbole 19
Nützliche Informationen
für eine sichere Fahrt 21
Fahrten mit voller Beladung 25
Erkennungsdaten 27
Ausstattung 27

Fahrsteuerungen 29
Anordnung der Motorradsteuerungen 31
Instrumentenbrett 33
Schlüssel 37
Zündschalter und Lenkradschloß 37
Linker Umschalter 39
Kupplungshebel 41
Kaltstarter 41
Rechter Umschalter 43
Gasdrehgriff 43
Vorderradbremshebel 45
Pedale für Rückradbremse 45
Gangschaltpedale 45

Hauptbestandteile und
-Vorrichtungen 47
Anordnung am Motorrad 49
Kraftstofftankverschluß 51
Sattel- und Helmschloß 53
Seitenständer 55
Lenkerdämpfer 57
Einstellvorrichtungen für Vorderradgabel 59
Einstellvorrichtungen für hinteren
Stoßdämpfer 63
Änderung der Motorradtrimmung 67

Technische Daten 69
Motor 71
Ventilsteuerung 71
Desmodromische Ventilsteuerung 73
Ventilsteuerungsdaten 73
Zündkerzen 75
Zündung - Einspritzung 75
Versorgungsanlage 77
Schmierung 79
Kühlung 81
Bremsen 83
Antrieb 87
Rahmen 91
Räder 93
Reifen 95
Reparatur oder Austausch der Reifen 97
Mindestprofiltiefe der Radlauffläche 99
Radaufhängungen 101
Elektrische Anlage 103
Sicherungen 105
Schemaverzeichnis der elektrischen Anlage/
Einspritzung und Zündung 109
Leistungen 111
Gewichte 111
Maße 111
Betriebsstoffe 118
Anzugsmomente 119
Motoröl 121

Gebrauchsnormen 123
Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit 125
Kontrollen vor dem Motoranlaß 129
Motoranlaß 133
Start und Fahrt des Motorrads 137
Bremsen 141
Anhalten 143
Tanken 143
Parken 145

Instandhaltung 147
Mitgelieferte Werkzeuge 149
Regelmäßige Instandhaltung 151
Hauptsächliche Betriebs-
und Instandhaltungsarbeiten 161
Abnahme der Verkleidung 163
Kontrolle des Motorölpegels 167
Motorölwechsel und Austausch des
Filtereinsatzes 169
Wechsel und Reinigung des Luftfilters 175
Kontrolle des Kühlfüssigkeitspegels 177
Regulierung des Gaszugkabels 181
Reinigung oder Austausch der Zündkerzen 181
Kontrolle des Brems-
und Kupplungsflüssigkeitspegels 185
Bremsanlage 185
Kupplungsanlage 185
Nachfüllen der Brems-
und Kupplungsflüssigkeit 187
Verschleißkontrolle an den Bremsbelägen 191
Kontrolle der Kettenspannung 191
Schmierung der Kette 193
Schmierung der Kabel und Gelenke 195
Kontrolle des Elektrolytenstands
in der Batterie 197
Aufladen der Batterie 201
Änderung der Lenkrohrneigung 205
Austausch der Glühbirnen 207
Ausrichten des Scheinwerfers 213
Allgemeine Reinigung 215
Längere Ausserbetriebsetzung 215
Wichtige Hinweise für die
Anwender in einigen Ländern 217
Merkblatt für Regelmässige
Instandhaltungarbeiten 219

Elektrische Anlage/
Einspritz-Zündsystem 221

Indicazioni generali
General
Indications generales
Allgemeine hinweise

GARANZIA

Nel Vostro interesse, a garanzia ed affidabilità del prodotto, si consiglia vivamente di rivolgersi alla nostra rete assistenziale per qualsiasi operazione che richieda una particolare competenza tecnica. Il nostro personale, altamente qualificato, dispone della necessaria attrezzatura per eseguire qualsiasi intervento a regola d'arte e, soprattutto, usa solo Ricambi Originali Ducati che garantiscono la perfetta intercambiabilità, buon funzionamento e lunga durata.
Per approfondire la conoscenza del vostro mezzo, potrete richiedere al Vostro concessionario il "Manuale di officina" relativo al Vostro motociclo.

Tutti i motocicli Ducati venduti in Italia sono corredati da "Tessera di garanzia". La garanzia non verrà però riconosciuta ai motocicli impiegati in corse o gare sportive in genere. Durante il periodo di garanzia nessun particolare componente il motociclo può essere manomesso, modificato oppure sostituito con altro non originale Ducati, pena l'immediata decadenza di ogni diritto di garanzia della Ducati stessa.

WARRANTY

In your own interest, and in order to guarantee product reliability, you are strongly advised to refer to our service network for any servicing requiring particular technical expertise. Our highly skilled staff have access to the implements required to perform any servicing job at best, and use Ducati original spare parts only as the best guarantee for full interchangeability, smooth running and long life.
To find out more about your motorcycle, read the relevant "Workshop manual" available from your Dealer.

All Ducati motorcycles sold in Italy come with a "Warranty Card". However, warranty does not apply to the motorcycles used in competitions or competitive trials. No motorcycle part may be tampered with, altered, or replaced with parts other than original Ducati spare parts during the warranty period, or the Ducati warranty will be automatically invalidated.

GARANTIE

Dans votre intérêt et dans le but de garantir à nos motos une excellente fiabilité, nous vous conseillons vivement d'avoir recours à notre réseau de service après-vente. Notre personnel, hautement qualifié, dispose de l'outillage nécessaire pour exécuter toute intervention, dans les règles de l'art et, surtout, en n'utilisant que des pièces d'origine Ducati: c'est là une garantie de parfaite interchangeabilité, de bon fonctionnement et de longévité.
Pour approfondir la connaissance de votre véhicule, commandez à Votre concessionnaire le "Manuel d'atelier" correspondant.

Toutes les motos Ducati vendues en Italie sont livrées complètes de "Carte de garantie". Cette garantie vient à déchoir si la moto est utilisée dans des courses ou des compétitions sportives de quelque nature que ce soit.
Pendant la période de garantie aucun élément de la moto ne devra subir d'interventions non conformes, ni modifications ou remplacements par d'autres non d'origine Ducati, sous peine de rendre immédiatement nul le droit de garantie.

GARANTIE

Hinsichtlich einer Produktgarantie und -Verläßlichkeit, weisen wir Sie in Ihrem Interesse eingehendst darauf hin, sich für die Durchführung jeglicher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden. Unser hochqualifiziertes Personal, verfügt dort für die Ausführung von sachgemäßen Eingriffen, über die notwendige Ausrüstung und verwendet vor allem, ausschließlich nur Originalersatzteile der Ducati. Ersatzteile, welche eine komplette Austauschbarkeit, einen einwandfreie Funktionstüchtigkeit und eine lange Lebensdauer garantieren.
Um Ihr Fahrzeug eingehend kennenlernen zu können, können Sie bei Ihrem Händler das "Werkstatthandbuch" Ihres Motorrads anfordern.

Jedes, in Italien verkaufte Ducati-Motorrad ist mit einer "Garantiekarte" ausgestattet. Diese Garantie wird jedoch auf Motorräder, die bei Rennen oder Sportwettkämpfen eingesetzt werden, nicht mehr gewährleistet. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen, Änderungen ausgeführt werden und sie dürfen nicht mit anderweitigen Teilen, die keine Originalteile der Ducati sind, ausgetauscht werden. Die sofortige Folge ist in diesem Fall der Verfall jeglichen Rechts auf die, seitens der Ducati gewährleisteten Garantie.

SIMBOLI

La Ducati Motor S.p.A. La invita a leggere attentamente il seguente opuscolo al fine di instaurare un rapporto di confidenza con il Suo motociclo. Le nozioni che Lei apprenderà si riveleranno utili durante i viaggi che la Ducati Motor S.p.A. Le augura siano sereni e divertenti e Le permetteranno di mantenere inalterate per molto tempo le prestazioni del Suo motociclo. Allo scopo di rendere la lettura di immediata comprensione i paragrafi sono stati contraddistinti da illustrazioni schematiche che evidenziano l'argomento trattato.
In questo manuale sono state riportate note informative con significati particolari:

Attenzione
La non osservanza delle istruzioni riportate può creare una situazione di pericolo e causare gravi lesioni personali e anche la morte.

Importante
Esiste la possibilità di arrecare danno al veicolo e/o ai suoi componenti.

Note
Ulteriori notizie inerenti l'operazione in corso.

*Tutte le indicazioni **destro** o **sinistro** si riferiscono al senso di marcia del motociclo. Questo manuale va considerato parte integrante del motociclo e, in caso di vendita del veicolo, deve **sempre** essere consegnato al nuovo acquirente.*

SYMBOLS

Ducati Motor S.p.A. advises you to read this booklet carefully so as to become familiar with your motorcycle. The information contained herein will prove useful on your trips - and Ducati Motor S.p.A. wishes you smooth, enjoyable riding - and will help you keep the performances of your motorcycle unchanged for a long time.
The text is supplemented with schematic illustrations for quick reference and better understanding of the subjects concerned.
This manual contains some special remarks:

Warning
Failure to comply with these instructions may put you at risk and lead to severe injury or death.

Important
Possibility of damaging the motorcycle and/or its components.

Note
Additional information concerning the job being carried out.

*The terms **right** and **left** are referred to the motorcycle viewed from the riding position.*
*This manual forms an integral part of the motorycle and - in the event the motorycle is resold - must be **always** handed over to the new owner.*

SYMBOLES

Ducati Motor S.p.A. vous invite à lire très attentivement la brochure suivante, qui vous permettra de familiariser avec votre motocycle. Les notions que vous apprendrez se révéleront fort utiles durant les voyages, que Ducati Motor S.p.A. vous souhaite paisibles et amusants, et vous permettront de compter à long terme sur les performances de votre motocycle. Afin d'améliorer la compréhension immédiate de la lecture, les paragraphes sont accompagnés d'illustrations schématiques indicants le sujet traité.
Cette notice inclue des notes d'information avec des significations particulières:

Attention
Le non-respect des instructions indiquées peut créer une situation de risque et porter de graves préjudices à l'intégrité physique et même la mort.

Important
Possibilité de porter préjudice au véhicule et/ou à ses composants.

Notes
Notes complémentaires concernant l'opération en cours.

*Toutes les indications **droit** ou **gauche** se rapportent à l'ordre de marche du motocycle. Ce manuel est à considérer partie intégrante du motocycle et, en cas de vente du véhicule, doit **toujours** être livré au nouvel acquéreur.*

SYMBOLE

Die Ducati Motor S.p.A. bittet Sie, die nachfolgenden Anleitungen aufmerksam durchzulesen, da Sie diese mit den Eigenschaften Ihres Motorrad vertraut machen. Die Kenntnisse, die Sie sich in dieser Weise zu eigen machen, werden Ihnen während Ihrer Fahrten, bei denen Ihnen die Ducati Motor S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und ermöglichen es Ihnen, die Eigenschaften Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht erhalten zu können. Für ein schnelleres Verständnis wurden die verschiedenen Paragraphen durch Abbildungen vervollständigt, die das jeweils behandelte Argument in der Vordergrund stellen. Darüber hinaus sind in diesem Handbuch Anmerkungen mit Informationen von besonderer Bedeutung enthalten:

Achtung
Ein Nichteinhalten der hier wiedergegebenen Anleitungen kann eine Gefahrensituation schaffen und zu schweren Verletzungen und auch zum Tod führen.

Wichtig
Es besteht die Möglichkeit das Motorrad und/oder seine Bestandteile zu beschädigen.

Merke
Weitere Informationen für den laufenden Arbeitsvorgang.

*Alle Angaben, wie **rechts** oder **links**, beziehen sich auf ein in Fahrtrichtung zeigendes Motorrad. Dieses Handbuch ist ein Bestandteil Ihres Motorrads und muß daher bei dessen Weiterverkauf **immer** dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.*

INFORMAZIONI UTILI PER VIAGGIARE IN SICUREZZA

Attenzione
Leggere prima di usare la moto.

*Molti incidenti sono dovuti spesso alla inesperienza nella guida del veicolo. Non guidate **mai** senza patente; per utilizzare il motociclo è necessario essere titolari di regolare patente di guida.*
Non prestate la moto a piloti inesperti o sprovvisti di regolare patente di guida.
*Indossate **sempre** un casco protettivo.*
Non portate abiti o accessori svolazzanti che possono impigliarsi nei comandi o limitare la visibilità.
*Non avviate **mai** il motore in un ambiente chiuso. I fumi di scarico sono velenosi e possono provocare perdita di coscienza o addirittura la morte in tempi brevi.*
*Appoggiate **sempre** i piedi sulle pedane, ogni volta che la motocicletta è in movimento.*
*Per essere pronto ad ogni cambiamento di direzione o ad ogni variazione del fondo stradale tenete **sempre** strettamente le mani sul manubrio.*
Attenersi alla legislazione e alle regole nazionali e locali.
*Rispettate **sempre** i limiti di velocità dove indicati e comunque non superate **mai** la velocità che le condizioni di visibilità, di fondo, e di traffico consente.*
*Segnalate **sempre** e con sufficiente anticipo, utilizzando gli appositi indicatori di direzione, ogni svolta o cambiamento di corsia.*
Rendersi ben visibili evitando di viaggiare nelle "aree cieche" dei veicoli che vi precedono.
Fate molta attenzione negli incroci, in

USEFUL INFORMATION FOR SAFE RIDING

Warning
Read this section before riding your motorcycle.

Accidents are frequently due to inexperience.
***Always** make sure you have your licence with you when riding; you need a valid licence to be entitled to ride your motorcycle.*
Do not lend your motorycle to inexperienced riders or who do not hold a valid licence.
***Always** wear a safety helmet.*
Wear proper clothing, with no loose items or accessories that may become tangled in the controls or limit your zone of vision.
***Never** start or run the engine indoors. Exhaust gases are poisonous and may lead to loss of consciousness or even death within a short time.*
***Always** keep your feet on the footpegs when the motorcycle is in motion.*
***Always** hold the handlebars firmly with both hands so you will be ready for sudden changes of direction or in the road surface.*
Ride within the law and observe national and local rules.
***Always** respect speed limits where these are posted. However, **always** adjust your speed to the visibility, road and traffic conditions you are riding in.*
***Always** signal your intention to turn or pull to the next lane in good time using the suitable turn indicators.*
Be sure you are clearly visible and do not ride within the blind spot of vehicles ahead.
Be very careful when tackling road junctions, or when riding in the areas near exits from private grounds, car parks or on slip roads to access

INFORMATIONS UTILES POUR ROULER EN TOUTE SECURITE

Attention
Lire avant d'utiliser la moto.

*Beaucoup d'accidents sont dus souvent à inexpérience de conduite du véhicule. Ne conduisez **pas** sans permis; pour utiliser la moto il faut être titulaire du permis "A" de conduire régulier.*
Ne prêtez pas votre moto á des pilotes inexperimentés dépourvus de permis de conduire "A".
*Portez **toujours** un casque de protection homologué.*
Ne portez pas des vêtements ni accessoires flottants, pouvant se prendre dans les commandes ou limiter la visibilité.
*Ne démarrez **pas** le moteur dans des endroits fermés. Les fumées d'échappement sont toxiques et peuvent engendrer la perte de conscience ou même la mort dans des délais très courts.*
*Appuyez **toujours** vos pieds sur les repose-pieds lorsque la moto est en marche.*
*Pour être prêt à tout changement de direction ou à toute variation de la chaussée, maintenez **toujours** vos mains fermement sur le guidon.*
Respectez la législation et les règles nationales et locales.
*Respectez **toujours** les limitations de vitesse là où elles sont signalées et, quoi qu'il en soit, ne dépassez **jamais** la vitesse que les conditions de visibilité, de la chaussée ainsi que de la circulation vous permettent d'atteindre.*
*Signalez **toujours** et suffisamment tôt, á l'aide de vos clignotants, touts changement de direction ou changement de voie.*

NÜTZLICHE INFORMATIONEN FÜR EINE SICHERE FAHRT

Achtung
Vor Fahrtbeginn lesen!

*Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des jeweiligen Fahrers des Motorrads verursacht. Fahren Sie deshalb **niemals** ohne Führerschein; um das Motorrad verwenden zu dürfen, müssen Sie einen regulären Führerschein besitzten.*
Leihen Sie das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen aus, die über keinen regulären Führerschein verfügen.
*Setzen Sie **immer** einen Schutzhelm auf.*
Tragen Sie niemals herabhängende Kleidungsstücke oder Zubehör, welche sich in den Steuerungen verhängen oder die Sicht einschränken könnten.
*Den Motor **nie** in geschlossenen Räumen anlassen. Die Abgase sind giftig und könnten bereits nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.*
*Sobald Sie das Motorrad in Bewegung setzen, müssen Sie Ihre Füße **immer** sofort auf den Fußrasten abstellen.*
*Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Änderungen des Fahrbahnbelags vorbereitet zu sein, müssen Sie den Lenker **immer** fest mit beiden Hände umfassen.*
Die gesetzlichen Vorschriften und die nationalen und lokalen Regelungen sind einzuhalten.
*Halten Sie **immer**, dort wo angegeben, die Geschwindigkeitsbegrenzungen ein und überschreiten Sie **niemals** die Geschwindigkeit, welche von den Sichtbedingungen, der Fahrbahn und den Verkehrsverhältnissen gegeben wird.*
*Zeigen Sie **immer** und rechtzeitig, unter*

corrispondenza delle uscite da aree private o da parcheggi e nelle corsie di ingresso in autostrada.
*Spegnete **sempre** il motore quando fate rifornimento.*
State molto attenti a non far cadere della benzina sul motore o sul tubo di scarico, quando fate rifornimento.
*Non fumate **mai** mentre fate rifornimento.*
Mentre fate rifornimento potete inalare vapori di benzina nocivi alla salute. Se qualche goccia di benzina dovesse cadervi sulla pelle o sugli abiti, lavate immediatamente con sapone e acqua e cambiate i vestiti.
*Togliete **sempre** la chiave quando lasciate la motocicletta incustodita.*
Il motore, i tubi di scarico e i silenziatori restano caldi a lungo.
Cercate di parcheggiare la motocicletta in modo che non possa essere urtata, utilizzando il cavalletto laterale.
*Non parcheggiate **mai** su un terreno sconnesso o morbido, in quanto la motocicletta potrebbe cadere.*

motorways.
***Always** turn off the engine when refueling.*
Be extremely careful not to spill gasoline on the engine or on the exhaust pipe when refueling.
*Do **not** smoke when refueling.*
While refueling, you may inhale noxious gasoline vapours. Should any gasoline drops be spilled on your skin or clothing, immediately wash with soap and water and change your clothing.
***Always** remove the key when you leave your motorcycle unattended.*
The engine, exhaust pipes, and mufflers stay hot for a long time.
Park your motorcycle where no one is likely to hit it and use the side stand.
***Never** park on uneven or soft ground, or your motorcycle may fall over.*

Se rendre bien visible en évitant de rouler dans "l'angle mort" des vehicules qui vous précédent.
Faites très attention aux croisements, en correspondance avec les sorties des aires privées ou parkings et sur les voies d'accélération des autoroutes.
*Eteignez **toujours** le moteur lorsque vous prenez de l'essence.*
Lorsque vous prenez de l'essence, veillez à ce qu'aucune goutte d'essence ne tombe sur le moteur ou sur le tuyau d'échappement.
*Ne fumez **pas** pendant que vous faites le plein d'essence.*
Lorsque vous faites le plein d'essence, vous pouvez respirer des vapeurs nuisibles pour votre santé. Si des gouttes d'essence devaient tomber sur votre peau ou sur vos vêtements, lavez-vous avec de l'eau et du savon et changez de vêtements.
*N'oubliez **pas** de retirer votre clé lorsque la moto n'est pas surveillée.*
Le moteur, les tuyaux d'échappement et le silencieux restent chauds pendant longtemps.
Garez votre moto de manière à éviter tout risque de choc, en utilisant la béquille laterale.
*Ne garez **pas** votre moto sur un terrain irrégulier ou instable. Elle pourrait tomber.*

Anwendung der jeweiligen Blinker, jedes Abbiegen oder jeden Fahrbahnwechsel an.
*Zeigen Sie sich **immer** gut ersichtlich und vermeiden Sie im "toten Winkel" der Ihnen vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.*
Geben Sie besonders an Kreuzungen, an den Ausfahrten aus Privatparkplätzen oder öffentlichen Parkplätzen und auf den Zufahrten zu Autobahnen acht.
Stellen Sie beim Tanken stets den Motor ab.
Achten Sie besonders darauf, daß beim Tanken kein Benzin auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.
*Rauchen Sie **niemals**, wenn Sie Ihr Motorrad auftanken.*
Beim Tanken können Sie, für die Gesundheit schädliche Benzindämpfe einatmen. Falls Benzintropfen auf Ihre Haut oder Ihre Kleidung gelangen sollten, waschen Sie diese sofort mit Wasser und Seife ab und wechseln Sie die Kleidung.
*Ziehen Sie **immer** den Zündschlüssel ab, wenn Sie Ihr Motorrad unbewacht stehen lassen.*
Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über länger Zeit hinweg noch heiß.
Versuchen Sie das Motorrad so abzustellen, daß es nicht umgestoßen werden kann und verwenden Sie, den Seitenständer.
*Stellen Sie Ihr Motorrad **nie** auf schrägem oder weichem Gelände ab; es könnte hier leicht umfallen.*

GUIDA A PIENO CARICO

Il Suo motociclo è stato concepito per percorrere lunghi tratti a pieno carico in assoluta sicurezza e con un comfort di marcia davvero elevato.
La sistemazione dei pesi sulla moto è molto importante per mantenere inalterati questi standard di sicurezza e per evitare di trovarsi in difficoltà quando si eseguono manovre repentine o nel percorrere tratti di strada sconnessa.

Informazioni sul carico trasportabile

Il peso complessivo del motociclo in ordine di marcia con conducente, bagaglio e acessori addizionali non deve superare i 310 Kg.

Fissate saldamente il bagaglio alle strutture della moto: un bagaglio non fissato correttamente può rendere il motociclo instabile.
Non fissate elementi voluminosi e pesanti sul manubrio o sul parafango anteriore in quanto causerebbero una pericolosa instabilità del veicolo.
Non inserite parti da trasportare negli interspazi tra carenatura e telaio in quanto potrebbero interferire con le parti in movimento del veicolo.
Verificate che i pneumatici siano gonfiati alla pressione indicata nell'apposita tabella (vedi pag. 94) e che risultino in buone condizioni.

CARRYING THE MAXIMUM LOAD ALLOWED

Your motorcycle is designed for long-distance riding, carrying the maximum load allowed in the utmost comfort.
Even weight distribution is critical to preserving these safety features and avoiding trouble when performing sudden manoeuvres or riding on bumpy rodas.

Information about carrying capacity

The total weight of the motorycle in running order including rider, luggage and additional accessories should not exceed 310 Kg.

Be sure to secure the luggage to the supports provided on the motorcycle as firmly as possible.
Improperly secured luggage may affect stability.
Never fix bulky or heavy objects to the handlebar or to the front mud guard as this would affect stability and cause danger.
Do not insert any objects you may need to carry into the gaps between fairing and frame as these may foul moving parts.
Make sure the tyres are inflated to the proper pressure indicated in the relevant table (see page 94) and that they are in good condition.

CONDUITE A PLEINE CHARGE

Votre motocycle a été conçu pour parcourir de longs trajets à pleine charge, en toute sécurité et en bénéficiant d'une conduite de tout confort.
La répartition des poids sur la moto est très importante afin de maintenir inchangés les niveaux de sécurité et d'éviter de se trouver en difficulté lors de manoeuvres rapides et soudaines ou en parcourant des chaussées déformées.

Renseignements sur la charge transportable

Le poids total du motocycle en ordre de marche avec pilote, bagage, et accessoires ultérieurs, ne doit pas dépasser 310 Kg.

Fixez solidement le bagage aux structures de la moto: un bagage mal fixé peut rendre le motocycle instable.
Ne fixez pas des éléments volumineux et lourds sur le guidon ni sur le garde-boue avant, puisque cela causerait une instabilité dangereuse du véhicule.
N'insérez pas d'éléments à transporter à l'intérieur des espaces entre carénage et cadre, car ils pourraient interférer avec les organes en mouvements du véhicule.
Vérifiez que les pneus soient gonflés á la pression indiquée sur le tableau correspondant (voir page 94) ainsi que leur bon état.

FAHRTEN MIT VOLLER BELADUNG

Ihr Motorrad wurde dahingehend entworfen, um auf langen Fahrtstrecken mit voller Beladung reisen zu können, wobei Ihnen vollkommene Sicherheit und ein besonders hoher Fahrkomfort geboten werden. Die Verteilung der Lasten auf dem Motorrad ist sehr wichtig, um diese Sicherheitstandards aufrecht zu erhalten und um Schwierigkeiten beim Befahren von Serpentinen oder unebenen Straßenabschnitten vermeiden zu können.

Informationen über die Tragfähigkeit

Das Gesamtgewicht Ihres fahrbereiten Motorrads, mit Fahrer, Gepäck und zusätzlichen Ladungen darf die 310 kg nicht überschreiten.

Befestigen Sie am Lenker oder am Schutzblech keinerlei voluminöse und schwere Elemente, dies könnte zu einem gefährlichen Stabilitätsverlust Ihres Motorrads führen.
Fügen Sie niemals Teile in die Freiräume zwischen Verkleidung und Rahmen, da sie mit den Bewegungsorgangen des Motorrads in Kontakt kommen könnten.
Überprüfen Sie, ob die Reifen den richtigen Druck aufweisen und sich in einem guten Zustand befinden. Die Druckwerte sind der entsprechenden Tabelle (siehe Seite 95) zu entnehmen.

DATI PER L'IDENTIFICAZIONE

Ogni motociclo Ducati è contraddistinto da due numeri di identificazione, rispettivamente per il telaio (fig. 1.1) e per il motore (fig. 1.2).

Telaio N.

Motore N.

Note
Questi numeri identificano il modello del Suo motociclo e sono da citare per la richiesta di parti di ricambio.

DOTAZIONE

In dotazione alla moto Le viene consegnato: telo coprimoto; cavalletto posteriore di servizio; kit corsa comprendente scarichi in fibra di carbonio e "Epron" dedicata per centralina iniezione.

Importante
Per il montaggio del kit corsa rivolgetevi presso i Servizi di Assistenza delle nostre Concessionarie. Il motociclo equipaggiato con questo kit non potrà circolare sulle strade ma esclusivamente su circuiti chiusi.

IDENTIFICATION DATA

Every Ducati motorcycle is identified by two numbers: frame number (fig. 1.1) and engine number (fig. 1.2).

Frame No.

Engine No.

Note
These numbers identify the model of your motorcycle and should be mentioned when ordering spare parts.

STANDARD EQUIPMENT

Together with the motorcycle, you will receive: a cover cloth; a paddock stand; a racing kit including carbon exhaust pipes and a suitable Eprom chip for the processing unit of the injection.

Important
Please contact our Dealers' Service Centers for the installation of this kit. The motorcycle equipped with this racing kit is not allowed for road circulation and can only be used on the the track.

DONNEES D'IDENTIFICATION

Deux numéros identifiant respectivement le cadre (fig. 1.1) et le moteur (fig. 1.2) sont gravés sur chaque moto Ducati.

Cadre N°

Moteur N°

Note
Ces numéros identifient le modèle de votre moto. Ils doivent être mentionnés sur la commande de pièces détachées.

DOTATION

La moto est livrée avec la dotation suivante: housse de protection moto; béquille arrière de service; kit de compétition, y inclus les pots d'échappement en fibre de carbone et "Eprom" dédiée pour le boîtier électronique d'injection

Important
Pour le montage du kit compétition, adressez-vous aux Services Après Vente de nos Concessionnaires. Le motocycle équipé avec ce kit ne pourra rouler que sur les circuits de compétition fermés et non dans la circulation routière.

ERKENNUNGSDATEN

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Erkennungsnummern versehen, jeweils eine für den Rahmen (Abb. 1.1) und eine für den Motor (Abb. 1.2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Merke
Diese Nummern kennzeichnen Ihr Motorradmodell und sind bei Ersatzteilbestellungen stets mit anzugeben.

AUSSTATTUNG

Gemeinsam mit dem Motorrad wird Ihnen folgendes Material geliefert: Abdecktuch für Motorrad; Hinterradständer; Bausatz "Corsa" (Renausstattung) mit Aufspuffeinheiten aus Kohlenstoff und einem passendes "Eprom".

Wichtig
Für die Montage des Bausatzes "Corsa", bitten wir Sie, sich an die Kundendienststellen unserer Händler zu wenden. Ein mit diesem Bausatz ausgestattetes Motorrad darf im Straßenverkehr nicht mehr gefahren, sondern ausschließlich nur noch für Fahrten auf geschlossenen Strecken eingesetzt werden.

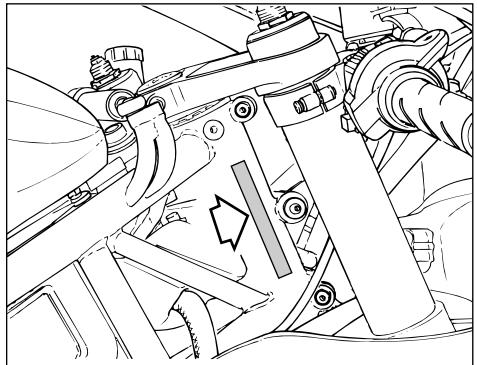


fig. 1.1

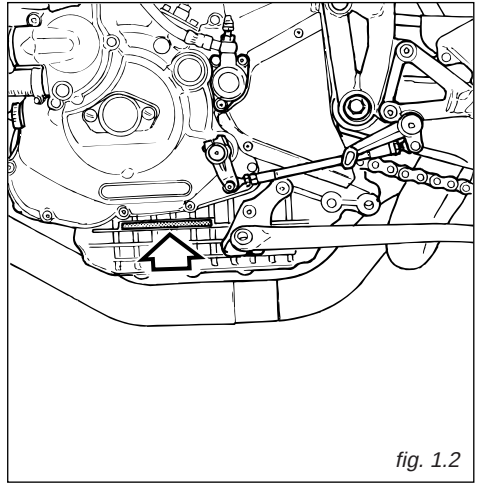


fig. 1.2

Comandi per la guida
Controls
Commandes pour la conduite
Fahrsteuerungen

Attenzione

Questo capitolo illustra il posizionamento e la funzione dei comandi necessari alla guida del motociclo. Leggere attentamente quanto descritto prima di utilizzare ogni comando.

POSIZIONE DEI COMANDI PER LA GUIDA DEL MOTOCICLO (fig. 2)

1) Cruscotto.
2) Interruttore di accensione e bloccasterzo a chiave.
3) Commutatore sinistro.
4) Leva comando frizione.
5) Pulsante per avviamento a freddo.
6) Commutatore destro.
7) Manopola girevole comando acceleratore.
8) Leva comando freno anteriore.
9) Pedale comando cambio.
10) Pedale comando freno posteriore.

Warning

This section details the position and function of all the controls you need to drive your motorcycle. Be sure to read this information carefully before you use the controls.

POSITION OF MOTORCYCLE CONTROLS (fig. 2)

1) Instrument panel.
2) Key-operated ignition switch and steering lock.
3) Left switch.
4) Clutch lever.
5) Fast-idle button.
6) Right switch.
7) Throttle twistgrip.
8) Front brake lever.
9) Gear change pedal.
10) Rear brake pedal.

Attention

Ce chapitre nous renseigne sur le positionnement et la fonction des commandes nécessaires à la conduite du motocycle. Lire soigneusement cette description avant d'utiliser quelque commande que ce soit.

POSITION DES COMMANDES POUR LA CONDUITE DU MOTOCYCLE (fig. 2)

1) Tableau de bord
2) Commutateur d'allumage et antivol sur la direction à clé
3) Commutateur d'allumage gauche
4) Levier commande embrayage
5) Bouton-poussoir pour le démarrage à froid
6) Commutateur droit
7) Poignée de commande de gaz
8) Levier commande frein avant
9) Sélecteur de vitesse
10) Pédale commande frein arrière

Achtung

Dieses Kapitel zeigt die Anordnung und die Funktionen der Steuerungen an, die für die Steuerung des Motorrads notwendig sind. Bevor Sie die entsprechenden Steuerungen verwenden, müssen Sie daher ist die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

ANORDNUNG DER MOTORRADSTEUERUNGEN (Abb. 2)

1) Instrumentenbrett.
2) Zündschalter und Lenkradschloß.
3) Umschalter links.
4) Kupplungssteuerhebel.
5) Kaltstarter.
6) Umschalter rechts.
7) Gasdrehgriff.
8) Vorderradbremshebel.
9) Gangschaltpedale.
10) Hinterradbremspedale.

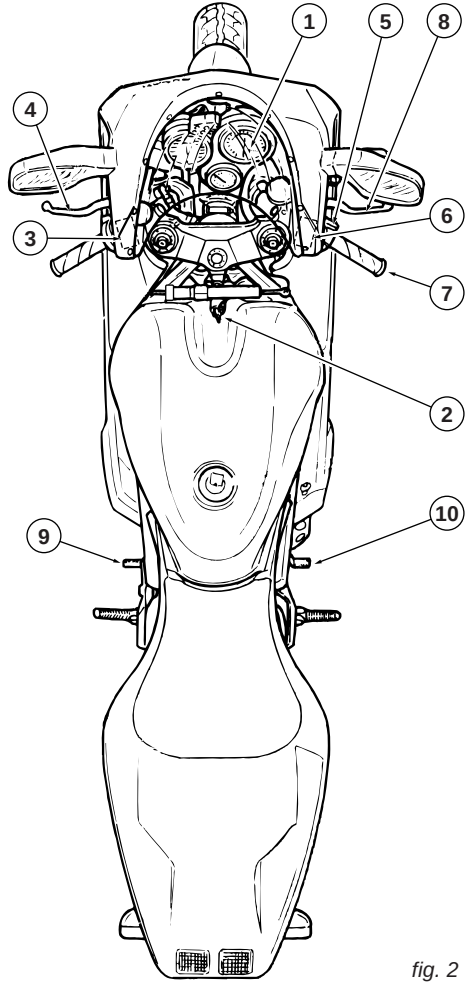


fig. 2

CRUSCOTTO (fig. 3)

1) Tachimetro (km/h)
Indica la velocità di marcia
a) Contachilometri parziale (km)
Indica la distanza percorsa dall'ultimo azzeramento
b) Contachilometri (km)
Indica la distanza totale percorsa
c) Pomello azzeramento contakm parziale
Serve per portare a zero "0000" il contakm parziale
2) Contagiri (min^{-1})
Indica la velocità di rotazione del motore
3) Segnalatore verde ***N***
Si accende quando il cambio è in posizione di folle
4) Segnalatore giallo
Si accende quando nel serbatoio sono rimasti circa 4 litri di carburante
5) Segnalatore verde
Si accende quando un indicatore di direzione è in funzione
6) Segnalatore rosso
Si accende per indicare una pressione dell'olio motore troppo bassa. Deve accendersi quando si sposta l'interruttore di accensione su ***ON*** *. Deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore.*

Importante
Non utilizzate il motore quando la spia rimane accesa in quanto potreste danneggiarlo gravemente.

7) Segnalatore blu
Si accende per indicare la luce abbagliante accesa
8) Indicatore temperatura acqua

INSTRUMENT PANEL(fig. 3)

1) Speedometer (km/h)
Gives road speed
a) Trip meter (km)
Gives distance covered since last resetting
b) Odometer (km)
Gives total distance covered
c) Trip meter resetting knob
Used to reset trip meter to "0000"
2) Rev counter (min^{-1})
Gives engine speed in rpm
3) Green light ***N***
Comes on when gearbox is in neutral
4) Yellow light
Comes on when there are about 4 litres fuel left in the tank
5) Green light
Comes on when a turn indicator is is on
6) Red light
Comes on when engine oil pressure is too low. It briefly comes on when the ignition is switched to ***ON*** *and normally goes out a few seconds after engine starts.*

Important
If this light stays on, stop the engine or it may suffer severe damage.

7) Blue light
Comes on when high beam is on
8) Coolant temperature indicator
Shows engine coolant temperature.

Important
Stop the engine if it reaches maximum temperature or it may suffer severe damage.

TABLEAU DE BORD (fig. 3)

1) Indicateur de vitesse (km/h)
Indique la vitesse de marche
a) Totalisateur journalier (km):
Indique la distance parcourue à partir de la dernière mise à zéro
b) Compteur kilométrique (km)
Indique la distance totale parcourue
c) Bouton de mise à zéro totalisateur journalier
Sert à mettre à zéro "0000" le totalisateur journalier
2 de rotation du moteur
3) Avertisseur vert ***N***
S'allume si le sélecteur est au point mort
4) Avertisseur jaune
S'allume si dans le réservoir il n'y a qu'environ 4 litres de carburant
5) Avertisseur vert
S'allume si un clignotant est en fonctionement
6) Avertisseur rouge
S'allume pour indiquer une pression de l'huile trop basse. Il doit s'allumer lorsque le commutateur d'allumage est déplacé sur ***ON*** *. Il doit s'éteindre quelques secondes après le démarrage du moteur.*

Important
N'utilisez pas le moteur si le témoin demeure allumé car vous pourriez lui porter gravement préjudice.

7) Avertisseur bleu
S'allume pour indiquer que le feu de route est allumé
8) Indicateur température eau
Indique la température du liquide de refroidissement du moteur.

INSTRUMENTENBRETT (Abb. 3)

1) Tachometer (km/h)
Zeigt die Fahrtgeschwindigkeit an.
a) Tageskilometerzähler (km)
Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an.
b) Kilometerzähler (km)
Zeigt die insgesamt befahrene Strecke an.
c) Rückstellknopf für Tageskilometerzähler
Dient zur Rückstellung des Tageskilometerzählers auf "0000"
2) Drehzahlmesser (min^{-1})
Zeigt die Umdrehungszahl des Motors an.
3) grüne Kontrolleuchte ***N***
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.
4) gelbe Kontrolleuchte
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß nur noch 4 Liter Kraftstoff im Tank vorhanden sind.
5) grüne Kontrolleuchte
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß ein Blinker eingeschaltet ist.
6) rote Kontrolleuchte
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muß aufleuchten, wenn Sie den Zündschalter auf ***ON*** *stellen und muß einige Sekunden nach dem Anlaß erlöschen.*

Wichtig
Bleibt diese Kontrolleuchte jedoch weiterhin eingeschaltet, dürfen Sie das Motorrad nicht fahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen könnte.

7) blaue Kontrolleuchte
Ihr Aufleuchten zeigt an, daß das Fernlicht eingeschaltet ist
8) Wassertemperaturanzeige

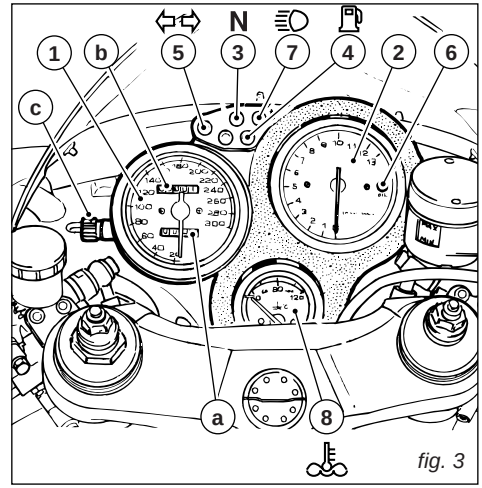


fig. 3

Indica la temperatura del liquido di raffreddamento del motore.

Importante
Non utilizzate il motore quando la temperatura raggiunge il valore massimo in quanto potreste danneggiarlo gravemente.

Important
N'utilisez pas le moteur si la température atteint la valeur maximale, car vous pourriez lui porter gravement préjudice.

Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an.

Wichtig

Das Motorrad darf nicht verwendet werden, wenn der Motor die Höchsttemperatur erreicht hat, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen könnte.

CHIAVI (fig. 4.1)

Con la Sua Ducati Le è stata consegnata una chiave (in duplicato) universale per avviamento, bloccasterzo e serratura sella.

Note
Dopo averla separata da quella in uso conservare la chiave di riserva in luogo sicuro.

INTERRUTTORE DI ACCENSIONE E BLOCCASTERZO A CHIAVE (fig. 4.2)

É sistemato davanti al serbatoio e può effettuare quattro posizioni.
A) Marcia.
B) Arresto.
C) Bloccasterzo.
D) Luci di parcheggio e bloccasterzo.

Note
Per portare la chiave in queste ultime due posizioni è necessario spingerla e quindi ruotarla. Nelle posizioni (B), (C) e (D) la chiave può essere estratta.

KEYS (fig. 4.1)

Your Ducati was delivered with two universal keys for ignition, steering lock and seat catch.

Note
Separate the spare key from the key you will be using and keep it in a safe place.

KEY-OPERATED IGNITION SWITCH AND STEERING LOCK (fig. 4.2)

It is located in front of the fuel tank and has four positions:
A) Run.
B) Stop.
C) Steering lock.
D) Parking lights and steering lock.

Note
To move the key to positions (C) and (D), press it down before turning it.
Switching to (B), (C) and (D), you will be able to take key out.

LES CLES (fig. 4.1)

Avec votre Ducati vous avez reçu une clé (en double) universelle pour le démarrage, pour l'antivol de direction et serrure de la selle.

Notes
Séparez le double de la clé que vous utilisez et gardez-le dans un lieu sûr.

COMMUTATEUR D'ALLUMAGE ET ANTIVOL SUR LA DIRECTION A CLE (fig. 4.2)

Placé devant le réservoir, il a quatre positions.
A) Démarrage.
B) Arrêt.
C) Antivol de direction.
D) Feux de stationnement et antivol de direction.

Notes
Pour déplacer la clé dans les deux dernières positions, il faut l'enfoncer et ensuite la tourner.
Les positions (B), (C) et (D) permettent l'extraction de la clé.

SCHLÜSSEL (Abb. 4.1)

Gemeinsam mit Ihrer Ducati wurden Ihnen auch zwei Universalschlüssel (in zweifacher Ausführung) ausgehändigt, die zum Anlaß, für das Lenkerschloß und zum Abschließen des Sattels erforderlich sind.

Merke
Nachdem Sie die Schlüssel voneinander getrennt haben, bewahren sie einen davon immer an einem sicheren Ort auf.

ZÜNDSCHALTER UND LENKRADSCHLOSS (Abb. 4.2)

Ist vor dem Tank angebracht und verfügt über vier Stellungsmöglichkeiten:
A) Fahrt.
B) Abstellen.
C) Lenkradschloß.
D) Standlichter und Lenkradschloß.

Merke
Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen bringen zu können, muß man ihn eindrücken und so auf die entsprechende Stellung drehen.
In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

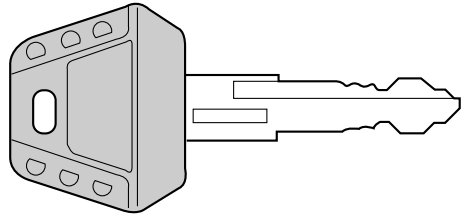


fig. 4.1

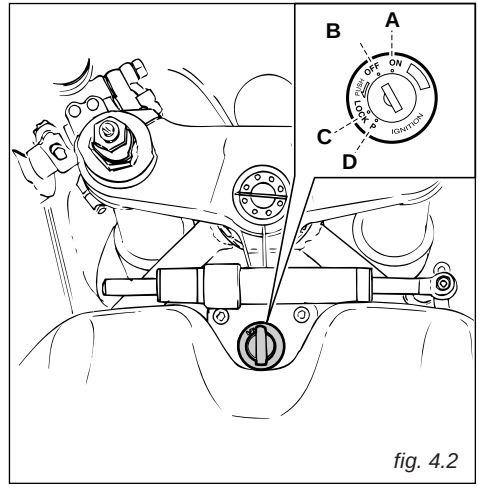


fig. 4.2

COMMUTATORE SINISTRO (fig. 5)

A) Commutatore, comando accensione luci a tre posizioni:
in basso **O** *= luci spente;*
al centro ≡D *= luce di posizione anteriore, luce targa e luci del cruscotto accese;*
in alto ☼ *= luce del proiettore, luce di posizione anteriore, luce targa e luci del cruscotto accese.*

Note
Questo dispositivo non è presente nelle versioni Australia e Giappone.

B) Deviatore, comando selezione luci, a due posizioni:
posizione ▀≡D *= luce anabbagliante accesa;*
posizione ▔≡D *= luce abbagliante accesa.*

C) Pulsante ⇦⇨ *, indicatore di direzione a tre posizioni:*
posizione centrale = spento;
posizione ⇦ *= svolta a sinistra;*
posizione ⇨ *= svolta a destra.*
Per disattivare l'indicatore, premere sulla levetta di comando una volta che è ritornata al centro.

D) Pulsante 🔔 *, = avvisatore acustico.*

E) Pulsante ≡D *, = lampeggio abbagliante.*

LEFT SWITCH (fig. 5)

A) Switch, light switch, 3 positions:
Down **O** *= lights off;*
Centre ≡D *= front parking light, number plate light and panel lights on;*
Up ☼ *= headlamp, front parking light, number plate light and panel lights on.*

Note
This device is not fitted on the Australia and Japan versions.

B) Dip switch, light dip switch, two positions:
position ▀≡D *= low beam on;*
position ▔≡D *= high beam on.*

C) Switch ⇦⇨ *, 3-position turn indicator:*
centre position = OFF;
position ⇦ *= left turn;*
position ⇨ *= right turn.*
To cancel turn indicators, return switch to central position and push in.

D) Button 🔔 *, warning horn.*

E) Button ≡D *, high-beam flasher.*

COMMUTATEUR GAUCHE (fig. 5)

A) Commutateur, commande système d'éclairage à trois positions:
en bas **O** *= feux éteints;*
au milieu ≡D *= feu de position avant, éclairage plaque minéralogique et éclairage instruments de bord allumés;*
en haut ☼ *= phare, feu de position avant, éclairage plaque minéralogique et instruments de bord allumés.*

Notes
Ce dispositif n'est pas inclus dans les versions Australie et Japon.

B) Déviateur, commande de sélection feux, à deux positions:
position ▀≡D *= feu de croisement allumé;*
position ▔≡D *= feu de route allumé.*

C) Interrupteur ⇦⇨*, clignotant de direction à trois positions:*
position centrale = éteint;
position ⇦ *= clignotant gauche;*
position ⇨ *= clignotant droit.*
Pour désactiver l'indicateur, presser le levier de commande une fois revenu au centre.

D) Bouton 🔔*, avertisseur sonore.*

E) Bouton ≡D*, appel de phare.*

LINKER UMSCHALTER (Abb. 5)

A) Umschalter, Lichtschalter mit 3 Stellungsmöglichkeiten:
nach unten **O** *= Lichter aus;*
Mitte ≡0≡ *= vorderes Standlicht, Nummernschildbeleuchtung und Beleuchtung des Instrumentenbretts eingeschaltet.*
nach oben ☼ *= Scheinwerfer, vorderes Standlicht, Nummernschildbeleuchtung und Beleuchtung des Instrumentenbretts eingeschaltet.*

Merke
Diese Vorrichtung ist bei den Versionen Australien und Japan nicht vorhanden.

B) Wählschalter, Wahl der Beleuchtungsart, 2 Stellungsmöglichkeiten:
Position ≡D *= Abblendlicht eingeschaltet;*
Position ≡D *= Fernlicht eingeschaltet.*

C) Drucktaste ⇦⇨*, Blinkerschalter mit drei Stellungsmöglichkeiten:*
mittlere Stellung = ausgeschaltet;
Position ⇦ *= Abbiegen nach links;*
Position ⇨ *= Abbiegen nach rechts.*
Um die jeweilige Blinklichtfunktion ausschalten zu können, müssen Sie den kleinen Hebel an Blinkersteuerung, nachdem er wieder in die Mitte zurückgesprungen ist, niederdrücken.

D) Drucktaste ⊂⊃*, Hupe.*

E) Drucktaste ≡D*, Lichthupe.*

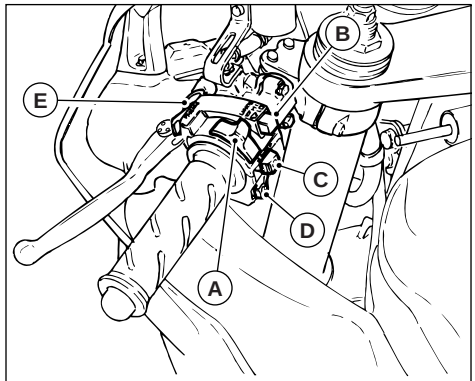


fig. 5

LEVA COMANDO FRIZIONE (fig. 5.1)

La leva (F) comanda il disinnesto della frizione. È dotata di pomello (1) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul manubrio. Quando la tirate verso la manopola interrompete la trasmissione del moto dal motore al cambio e quindi alla ruota motrice. Il suo utilizzo è molto importante in tutte le fasi di guida del motociclo, specialmente nelle partenze e negli arresti.

Importante
Un corretto utilizzo di questo dispositivo prolungherà la vita del Vostro motore evitando danni a tutti gli organi di trasmissione.

PULSANTE PER AVVIAMENTO A FREDDO (fig. 5.2)

È posizionato sul comando acceleratore. Per azionare questo dispositivo è necessario spingere il pulsante (A).
Questa operazione determina una piccola rotazione del comando (B) acceleratore, necessaria per elevare il numero di giri del motore. Usate questo dispositivo solo per partenze a freddo.

Importante
Quando il motore è sufficientemente caldo, riportate il pulsante nella posizione di riposo, ruotando la manopola acceleratore (B) in senso orario (decelerare).
Non usate questo dispositivo se il motore è caldo.

CLUTCH LEVER (fig. 5.1)

Lever (F) disengages the clutch. It is provided with a knob (1) for lever distance adjustment from the twist grip on handlebar. When you pull in the lever, you will disengage the engine from the gearbox and therefore from the driving wheel. Using the clutch properly is essential to smooth riding, especially when moving off and stopping.

Important
Using the clutch properly will avoid damage to transmission parts and spare the engine.

FAST-IDLE BUTTON (fig. 5.2)

It is located on the throttle twist grip. In order to activate this device, push button (A).
This will effect a slight rotation of the throttle twist grip (B), which is necessary to speed up the engine. This device should only be used when starting the engine from cold.

Important
When the engine is warm enough, switch off the button by turning the twist grip (B) clockwise (as if to slow down).
Do not use this device if the engine is warm.

LEVIER DE COMMANDE EMBRAYAGE (fig. 5.1)

Le levier (F) commande le débrayage. Est dotée d'une poignée (1) servant à régler la distance du levier par rapport à la poignée du guidon. Si vous le tirez vers la poignée, vous coupez la transmission du mouvement du moteur à la boîte de vitesses et donc à la roue motrice. Son utilisation est très importante dans toutes les phases de la conduite du motocycle, tout particulièrement lors du démarrage et de l'arrêt.

Important
Une utilisation appropriée de ce dispositif prolongera la vie de votre moteur et évitera de porter préjudice aux organes de transmission.

BOUTON-POUSSOIR POUR DEMARRAGE A FROID (fig. 5.2)

Il se trouve sur la commande accélérateur. Pour actionner ce dispositif pousser le bouton-poussoir (A).
Cette opération entraîne une petite rotation de la commande (B) accélérateur, nécessaire pour augmenter le nombre de tours du moteur. Utiliser ce dispositif uniquement pour des démarrages à froid.

Important
Lorsque le moteur est suffisamment chaud, replacer le bouton-poussoir sur sa position de repos, en tournant la poignée accélérateur (B) dans le sens des aiguilles d'une montre (décélérer).
Ne pas utiliser ce dispositif si le moteur est chaud.

KUPPLUNGSHEBEL (Abb. 5.1)

Dieser Hebel (F) muß für das Auskuppeln verwendet werden. Ist außerdem mit Regulierknopf (1) für den Hebelabstand vom Griff zum Lenker. Durch sein Anziehen zum Lenkergriff hin, unterbrechen Sie die Übertragung des Antriebs des Motor zum Getriebe, d.h. also zum Antriebsrad. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrphasen Ihres Motorrads von besonderer Bedeutung, besonders beim Anfahren und beim Anhalten.

Wichtig
Eine korrekte Anwendung dieser Vorrichtung wird die Lebensdauer des Motors Ihres Motorrads verlängern, da so Schäden an dessen Antriebsorgangen vermieden werden können.

KALTSTARTER (Abb. 5.2)

Er befindet sich am Gasdrehgriff. Um diese Vorrichtung zu betätigen, muß der Druckknopf (A) niedergedrückt werden.
Daraufhin dreht sich der Gasgriff (B) minimal und erhöht somit die Umdrehungszahl des Motors. Diese Vorrichtung nur bei kaltem Motor verwenden.

Wichtig
Wenn der Motor warm genug ist, muß der Druckknopf durch ein Drehen im Uhrzeigersinn (abdrosseln) des Gasdrehgriffes (B) auf die Ruhestellung zurückgestellt werden.
Diese Vorrichtung darf nicht verwendet werden, wenn der Motor warm ist.

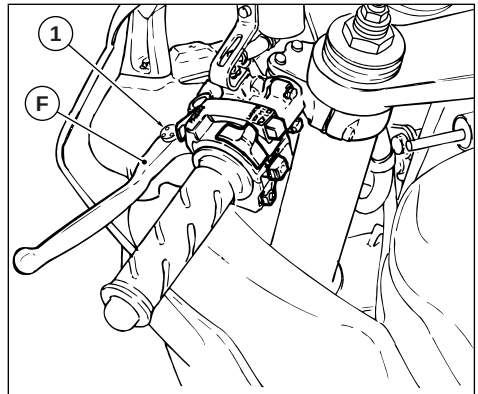


fig. 5.1

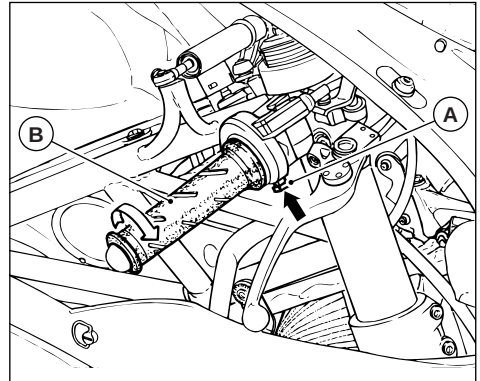


fig. 5.2

COMMUTATORE DESTRO (fig. 6)

G) Interruttore **ENGINE STOP** , a due posizioni:
posizione **RUN** = marcia.
posizione **OFF** = arresto del motore.

Attenzione
Questo interruttore serve sopratutto nei casi di emergenza dove è necessario spegnere velocemente il motore. Dopo l'arresto riportate l'interruttore in posizione **RUN** per attivare la procedura di accensione.

Importante
Quando viaggiate con le luci accese se spegnete il motore con l'interruttore (G) e lasciate la chiave di accensione su **ON** potete causare l'esaurimento della batteria in quanto le luci rimarranno accese.

H) Pulsante, avviamento.

MANOPOLA GIREVOLE COMANDO ACCELERATORE (fig. 6)

La manopola girevole (L), sul lato destro del manubrio, comanda l'apertura delle valvole del corpo farfallato. In caso di abbandono dell'impugnatura della manopola il ritorno alla posizione iniziale di minimo è automatico.

Attenzione
Prima di utilizzare questi comandi leggere le istruzioni riportate a pag. 132 e 136.

RIGHT SWITCH (fig. 6)

G) Switch, **ENGINE STOP** , two positions:
RUN = run.
OFF = stop.

Warning
This switch is mainly intended for use in emergency cases when you need to stop the engine quickly. After stopping the engine, return the switch to the **RUN** position to enable starting.

Important
When riding with the lights on, if you stop the engine using switch (G) and leave the ignition key in the **ON** position, the lights will remain on and the battery will run flat.

H) Button, starter.

THROTTLE TWISTGRIP (fig. 6)

The twistgrip (L) on the right handlebar opens the throttles. When released, it will spring back to the initial position (idling speed).

Warning
Read the instructions on page 132 and 136 before using this controls.

COMMUTATEUR DROIT (fig. 6)

G) Interrupteur, **ENGINE STOP** , à deux positions:
position **RUN** marche.
position **OFF** arrêt du moteur.

Attention
Cet interrupteur sert surtout en cas d'urgence pour mettre rapidement le moteur à l'arrêt. Après l'arrêt déplacer de nouveau l'interrupteur en position **RUN** pour activer la procédure d'allumage.

Important
Lorsque vous roulez avec les feux allumés, si vous laissez la clé d'allumage sur **ON** , après un arrêt du moteur par l'interrupteur (G), vous pouvez provoquer l'épuisement de la batterie car les feux demeurent allumés.

H) Bouton, démarrage.

POIGNEE DE COMMANDE DE GAZ (fig.6)

La poignée de commande de gaz (L), sur le coté droit du guidon, commande l'ouverture des papillons du système d'injection. Un fois rélâchée, la poignée revient automatiquement à sa position initiale de ralenti.

Attention
Avant d'utiliser cettes commandes, lire les instructions enoncées à la page 132 et 136.

UMSCHALTER RECHTS (Abb. 6)

G) Schalter, ***ENGINE STOP*** *, mit zwei Stellungsmöglichkeiten:*
Position ***RUN*** *= Fahrt.*
Position ***OFF*** *= Motorstop.*

Achtung
Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen sich ein schnelles Ausschalten des Motors als notwendig erweist. Nach einem erfolgten Halt, müssen Sie den Schalter wieder auf ***RUN*** *rückstellen und so die Zündung wieder aktivieren.*

Wichtig
Wenn Sie mit eingeschalteter Beleuchtung fahren, den Motor dann unter Anwendung des Schalters (G) ausschalten und den Zündschlüssel auf ***ON*** *belassen, können Sie einen Verbrauch der Batterie verursachen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.*

H) Drucktaste, Anlaß.

GASDREHGRIFF (Abb. 6)

Der Gasdrehgriff (L), auf der rechten Seite des Lenkers, steuert die Öffnung des Drosselklappen. Lassen Sie den Griff los, kehren diese automatisch wieder in die Leerlaufstellung zurück.

Achtung
Bevor Sie diese Steuerungsvorrichtung verwenden, müssen Sie die entsprechenden, auf Seite 133 und 137 aufgeführten Anleitungen, durchlesen.

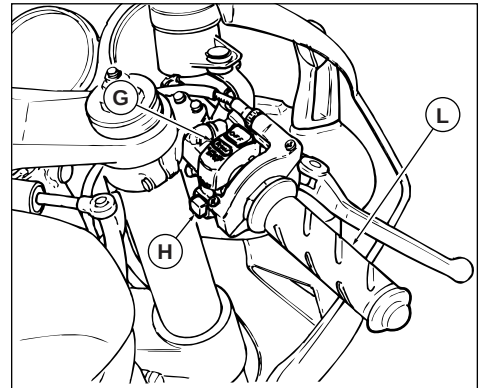


fig. 6

LEVA COMANDO
FRENO ANTERIORE (fig. 7)

Tirando verso la manopola girevole la leva (M) azionerete il freno anteriore. E' sufficiente un minimo sforzo della mano per azionare questo dispositivo in quanto il funzionamento è idraulico. La leva di comando è dotata di un pomello (1) per la regolazione della distanza della leva dalla manopola sul manubrio.

PEDALE COMANDO
FRENO POSTERIORE (fig. 8.1)

Spingendo verso il basso il pedale (P) azionerete il freno posteriore. Il sistema di comando è di tipo idraulico.

PEDALE COMANDO CAMBIO (fig. 8.2)

Il pedale comando cambio ha una posizione di riposo centrale (N) con ritorno automatico e due movimenti:
***in basso** = spingendo il pedale verso il basso innesterete la 1ª marcia e le marce inferiori. Con questa manovra la spia **N** sul cruscotto si spegnerà.*
***in alto** = sollevando il pedale innesterete la 2ª marcia e successivamente la 3ª, 4ª, 5ª e 6ª marcia. Ad ogni spostamento del pedale corrisponde solo un cambio marcia.*

FRONT BRAKE LEVER (fig. 7)

Pull in the lever (M) towards the twistgrip to operate the rear brake. The lever is hydraulicly operated and you just need to squeeze it gently. The control lever is equipped with dial adjuster (1) for the distance between lever and twistgrip.

REAR BRAKE PEDAL (fig. 8.1)

Push down on the pedal (P) to apply the rear brake. The system is hydraulicly operated.

GEAR CHANGE PEDAL (fig. 8.2)

The gear change pedal is at rest when in the central position (N), is moved up and down to change gears and then returns to the central position.
***down** = push down on the pedal to engage 1st gear and to shift down. The **N** light will go off.*
***up** = lift the pedal to engage the 2nd gear and then the 3rd, 4th, 5th and 6th gear. Each time you move the pedal you will engage the next higher gear.*

LEVIER DE COMMANDE
FREIN AVANT (fig. 7)

En tirant le levier (M) vers la poignée, vous actionnerez le frein avant. Un effort minimum de votre main suffira pour actionner ce dispositif car le fonctionnement est hydraulique.
Le levier est doté d'une poignée (1) servant à régler la distance du levier par rapport à la poignée du guidon.

PEDALE DE COMMANDE
FREIN ARRIERE (fig. 8.1)

En poussant la pédale (P) vers le bas vous actionnerez le frein arrière. Le système de commande est de type hydraulique.

SELECTEUR DE VITESSES (fig. 8.2)

Le sélecteur de vitesse a une position de repos centrale (N) avec retour en arrière automatique et deux mouvements.
***en bas** = en poussant la pédale vers le bas vous passerez la 1e vitesse et rétrograderez. Par cette manoeuvre le témoin **N** sur le tableau de bord s'éteindra.*
***en haut** = en levant la pédale, vous passerez la 2e vitesse et par la suite la 3e, 4e, 5e et 6e vitesse. A chaque déplacement de la pédale correspond un seul passage de vitesse.*

VORDERRADBREMSHEBEL (Abb. 7)

Durch Ziehen dieses Hebels (M) in die Richtung des Drehgriffs betätigen Sie die Vorderradbremse. Hier reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, um diese Vorrichtung, da hydraulisch gesteuert, betätigen zu können. Die Hebel ist mit einem Regulierknopf (1) zur Einstellung des Hebelabstandes vom Griff zum Lenker ausgerüstet.

PEDALE DER HINTERRADBREMSE (Abb. 8.1)

Indem Sie die Pedale (P) nach unten drücken, betätigen Sie die Hinterradbremse. Es handelt sich hierbei um ein hydraulisches Steuerungssystem.

GANGSCHALTPEDALE (Abb. 8.2)

Die Gangschaltpedale verfügt über eine Ruheposition, die sich in der Mitte (N) befindet und in welche die Pedale automatisch wieder zurückspringt. Sie bietet zwei Ausrichtmöglichkeiten
***nach unten** = wenn Sie die Pedale nach unten drücken, legen Sie den 1. Gang ein. Sie können die Gänge so herunterschalten. Diese Steuerung führt zum Erlöschen der, sich am Instrumentenbrett befindlichen Kontrolleuchte **N** .*
***nach unten** = durch Anheben der Pedale können Sie den 2. Gang und danach den 3., den 4., den 5. und den 6. Gang einlegen. Jede Pedalverschiebung entspricht der Weiterschaltung um einen Gang.*

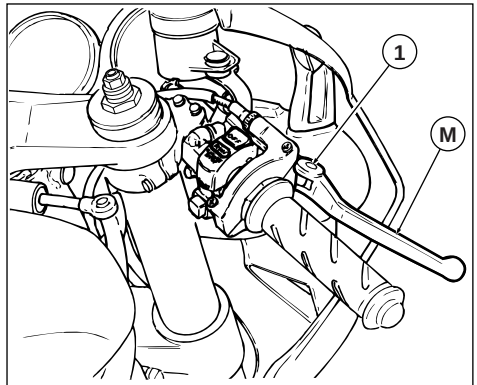


fig. 7

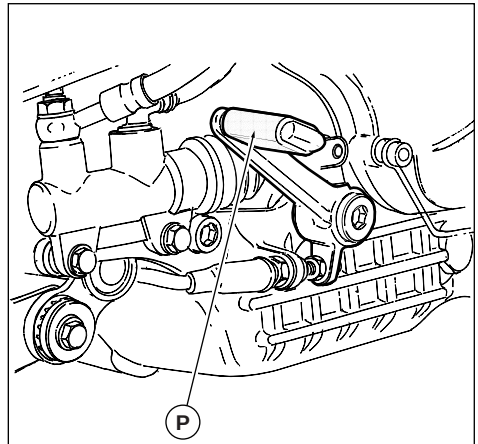


fig. 8.1

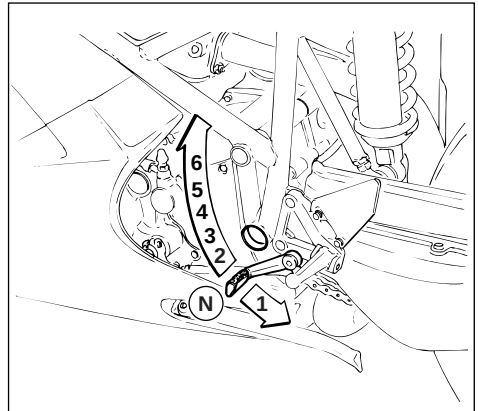


fig. 8.2

Elementi e dispositivi principali
Main components and devices
Principaux elements et dispositifs
Hauptbestandteile und -Vorrichtungen

POSIZIONE SUL MOTOCICLO (fig. 9)

1) Tappo serbatoio carburante.
2) Serratura sella.
3) Portacasco.
4) Cavalletto laterale.
5) Ammortizzatore di sterzo.
6) Specchi retrovisori.
7) Dispositivi di registro forcella anteriore.
8) Dispositivi di registro ammortizzatore posteriore.
9) Biella regolazione assetto moto.

LOCATION (fig. 9)

1) Tank filler plug.
2) Seat catch.
3) Helmet hook.
4) Side stand.
5) Steering damper.
6) Rear view mirrors.
7) Front fork adjusters.
8) Shock absorber adjusters.
9) Motorcycle geometry adjuster linkage.

POSITION SUR LE MOTOCYCLE (fig. 9)

1) Bouchon réservoir carburant.
2) Serrure selle.
3) Crochets de casque.
4) Béquille latérale.
5) Amortisseur de direction.
6) Miroirs rétroviseurs
7) Dispositifs de réglage fourche avant
8) Dispositifs de réglage amortisseur arrière.
9) Biellette de réglage assiette moto.

ANORDNUNG AM MOTORRAD (Abb. 9)

1) Kraftstofftankverschluß.
2) Sattelschloß.
3) Helmschloß.
4) Seitenständer.
5) Lenkerdämpfer.
6) Rückspiegel.
7) Einstellvorrichtung für Vorderradgabel.
8) Einstellvorrichtung für hinteren Stoßdämpfer.
9) Pleuelstange für Anderung der Motorradtrimmung.

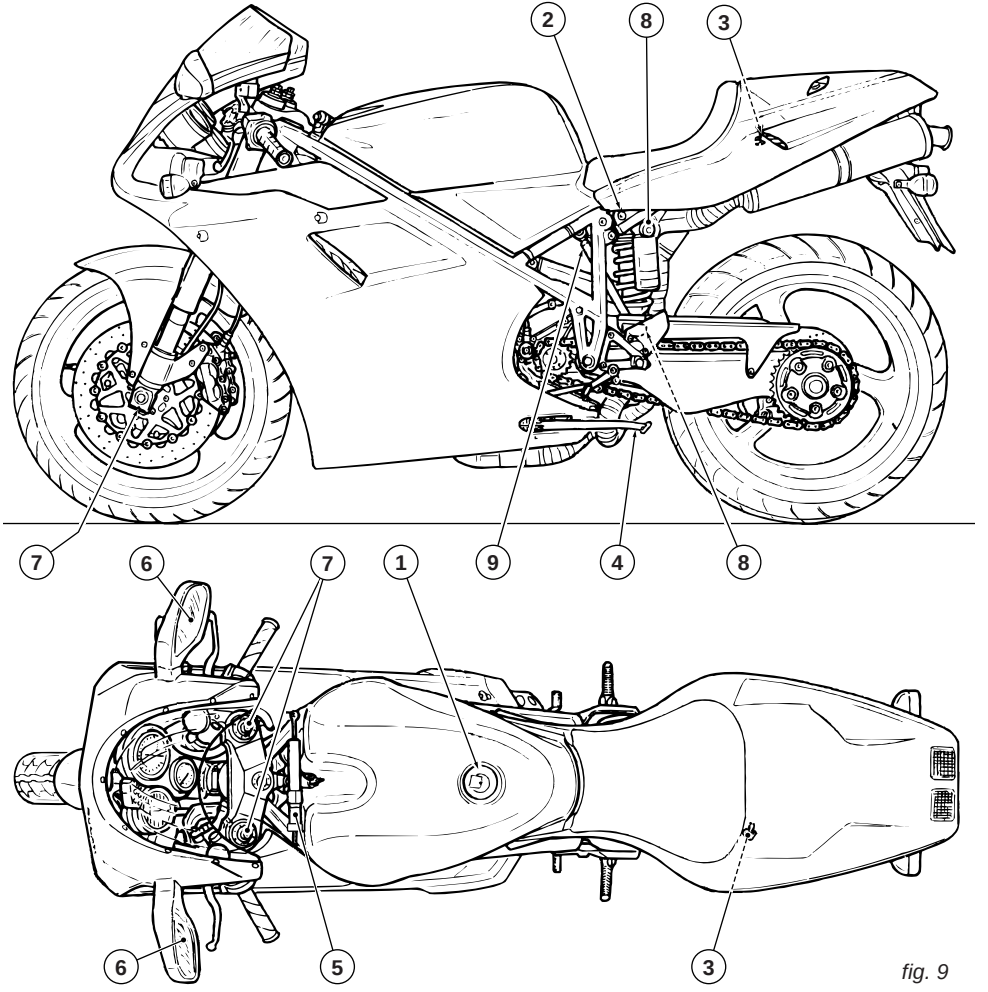


fig. 9

TAPPO SERBATOIO CARBURANTE (fig. 10)

Apertura

Sollevate il coperchietto (A) di protezione ed inserite la chiave di accensione nella serratura. Ruotate di 1/4 di giro la chiave in senso orario per sbloccare la serratura. Sollevate il tappo.

Chiusura

Richiudete il tappo con chiave inserita e premetelo nella sede.
Ruotate la chiave in senso antiorario fino alla posizione originale ed estraetela. Richiudere il coperchietto (A) di protezione serratura.

Note
E' possibile chiudere il tappo solo con chiave inserita. Quest'ultima può essere rimossa solo quando il tappo è chiuso.

Attenzione
*Dopo ogni rifornimento (vedi pag. 142) accertatevi **sempre** che il tappo sia perfettamente posizionato e chiuso.*

TANK FILLER PLUG (fig. 10)

Opening

Lift the protection lid (A) and fit the ignition key into the lock. Turn the key clockwise 1/4 turn to unlock. Lift the plug.

Closing

Refit the plug with the key in it and push it down into its seat.
Turn the key anticlockwise to its initial position and take it out. Close the lock protection lid (A).

Note
The plug can only be closed with the key in. In turn, the key can only be taken out after the plug has been closed.

Warning
***Always** make sure you have properly refitted (see page 142) and closed the plug after each refueling.*

BOUCHON RESERVOIR CARBURANT (fig. 10)

Ouverture

Lever le cache (A) de protection et insérer la clé de contact dans la serrure. Tourner de 1/4 de tour la clé dans le sens des aiguilles d'une montre pour débloquer la serrure. Lever le bouchon.

Fermeture

Refermez le bouchon, la clé insérée, et emboîtez-le dans son logement.
Tourner la clé dans le sens inverse aux aiguilles d'une montre jusqu'à sa position d'origine et la sortir. Refermer le cache (A) de protection serrure.

Notes
Le bouchon peut être fermé uniquement si la clé est insérée. Celle-ci ne peut être sortie que si le bouchon est fermé.

Attention
*Après avoir pris de l'essence (voir page 142), veillez **toujours** à ce que le bouchon soit parfaitement en position et bien fermé.*

KRAFTSTOFFTANKVERSCHLUSS (Abb. 10)

Öffnen

Heben Sie den Schutzdeckel (A) an, stecken Sie den Zündschlüssel dann in das Tankschloß ein, drehen Sie ihn um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn und sperren Sie das Schloß so auf. Nun können Sie den Verschluß abnehmen.

Schließen

Den Verschluß mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken.
Den Schlüssel, gegen den Uhrzeigersinn, wieder in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Deckel (A) zum Schutz des Tankschlosses nun wieder zuklappen.

Merke

Ein Schließen des Tanks ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich. Dieser kann nur abgezogen werden, wenn der Verschlußkörper perfekt ausgerichtet und geschlossen ist.

Achtung

*Nach jedem Auftankvorgang müssen (Siehe seite 143) Sie sich **immer** davon überzeugen, daß der Tankverschluß auch wieder perfekt ausgerichtet und geschlossen wurde.*

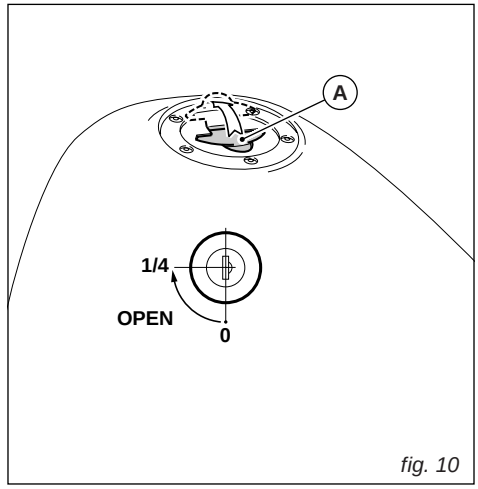


fig. 10

SERRATURA SELLA E PORTACASCO

Apertura (fig. 11)
Introducete la chiave di accensione nella serratura laterale.
Ruotate la chiave della serratura (A) in senso orario e contemporaneamente esercitate una leggera pressione sulla carenatura posteriore.
Sollevate leggermente la parte posteriore della carenatura.
Tirate all'indietro la carenatura posteriore e sollevatela appoggiandola al serbatoio.
Nel lato sinistro del vano sotto alla carenatura posteriore troverete il gancio di attacco del casco di protezione per il pilota. Inserite nel gancio l'estremità del laccio di aggancio fornito in dotazione al motociclo e lasciatelo appeso all'esterno. Il montaggio della carenatura posteriore assicurerà il fissaggio.

Attenzione
Questo dispositivo serve per proteggere il casco quando il motociclo è parcheggiato. Non lasciate il casco attaccato al gancio quando viaggiate; potrebbe interferire con le operazioni di guida e causare la perdita di controllo del veicolo.

Chiusura
Assicuratevi che tutti gli elementi siano correttamente disposti e fissati nel vano sotto alla sella quindi abbassate la carenatura e spingete sull'estremità posteriore fino ad udire lo scatto del chiavistello della serratura.
Assicuratevi che la carenatura sia saldamente fissata al telaio e rimuovete la chiave dalla serratura.

SEAT CATCH AND HELMET HOOK

Opening (fig. 11)
Fit the ignition key into the side lock.
Turn the lock key (A) clockwise and at the same time slightly press down on the rear fairing.
Raise the rear side of the fairing slightly.
Pull the rear fairing backwards, lift it and lean it on the tank.
On the left side of the compartment underneath the rear fairing, there is the hook for securing the rider helmet. Insert an end of the cord supplied with the motorcycle into a hook and leave it hanging outside. It will be locked safely when you refit the rear fairing.

Warning
This system is intended to lock your helmet safely when you park your motorcycle. Never leave the helmet hanging from the hook when riding or it may get in the way and make you loose control of the motorcycle.

Closing
Make sure that all parts are arranged and secured properly inside the compartment under the seat and push down the rear fairing on the rear end until you hear the catch click. Make sure the fairing is firmly secured to the frame and take the key out of the lock.

SERRURE SELLE ET CROCHET DE CASQUE

Ouverture (fig. 11)
Introduisez la clé de contact dans la serrure latérale.
Tournez la clé de la serrure (A) dans le sens des aiguilles d'une montre et, simultanément, exercez une légère pression sur le dosseret de selle.
Soulevez légèrement la partie AR du carénage.
Tirez en arrière le carénage AR et le soulevez en l'appuyant au réservoir.
A la côté gauche du dégagement sous la carénage arrière vous trouverez le crochet de fixation de casque de protection pour pilote.
Introduisez dans le crochet l'extrémité du lacet d'accrochage, livré en dotation au motocycle, et laissez le pendre à l'extérieur. Le montage de la carénage arrière garantira sa fixation.

Attention
Ce dispositif sert à protéger le casque lorsque le motocycle est garé. Ne laissez pas le casque pendre du crochet lorsque vous roulez; cela pourrait entraver les manoeuvres de conduite et occasionner la perte du contrôle du véhicule.

Fermeture
Veillez à ce que tous les éléments soient bien placés et fixés dans le dégagement sous la selle et baissez la carénage arrière appuyez sur l'extrémité arrière jusqu'à entendre le cliquetis du verrou de la serrure. Veillez à ce que la carénage soit solidement fixée au cadre et sortez la clé de la serrure.

SATTEL- UND HELMSCHLOSS

Öffnen (Abb. 11)
Den Zündschlüssel in das Seitenschloß einstecken. Den Schlüssel des Verschlußes (A) im Uhrzeigersinn drehen und gleichzeitig einen leichten Druck auf die hintere Verkleidung ausüben. Den hinteren Teil der Verkleidung etwas anheben. Die hintere Verkleidung nach hinten ziehen, anheben und am Tank anlehnen. Am linken Seite der Hinterverkleidung Sattelteil, d.h. in dessen Hohlraum, befinden sich die Haken, in die sowohl der Helm des Fahrers, eingehängt werden können. Fügen Sie das Ende des mit dem Motorrad gelieferten Befestigungsgurts in diesen Haken ein und lassen Sie es nach außen heraushängen. Die erneute Montage des Hinterverkleidung sichert die Befestigung ab.

Achtung
Diese Vorrichtung ist für den Diebstahlschutz Ihres Helms vorgesehen, wenn Sie das Motorrad parken. Lassen Sie den Helm niemals in diesem Haken eingehängt, wenn Sie mit Ihrem Motorrad losfahren, dies da er mit den Fahrbewegungen interferieren und zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen kann.

Schließen
Vergewissern Sie sich, daß alle Elemente wieder korrekt im Hohlraum unter dem Sattel angeordnet und befestigt sind und drücken die Hinterverkleidung zurücklegen und Sie dann den hinteren Verkleidung solange nieder, bis Sie das Einrasten des Keils im Schloß vernehmen. Nachdem Sie sich davon überzeugt haben, daß der Verkleidung fest am Rahmen aufsitzt, können Sie den Schlüssel wieder abziehen.

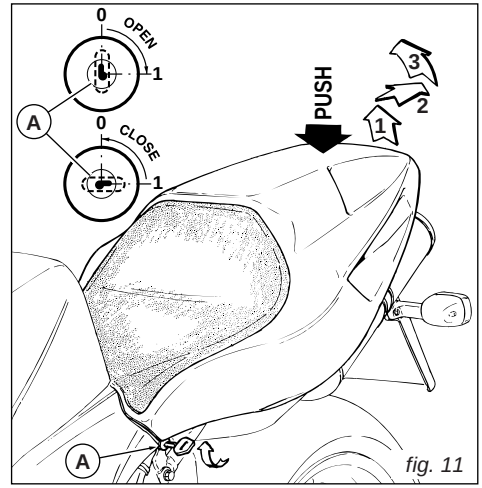


fig. 11

CAVALLETTO LATERALE (fig. 12)

Importante

Utilizzate il cavalletto laterale per sostenere il motociclo solo per brevi soste. Non rimanete seduti sul motociclo quando questo è sostenuto solo dal cavalletto laterale.

Per azionarlo spingete con il piede sull'estremità (A) fino ad accompagnarlo alla posizione di massima estensione. Inclinate la moto fino al contatto dell'estremità del cavalletto con il suolo. Quando la moto viene riportata in posizione verticale il cavalletto ritorna in posizione di riposo. Controllate la molla per individuare eventuali danni, o una diminuzione della forza di tensione, e verificate che l'insieme del cavalletto laterale possa muoversi liberamente.

Attenzione

Assicurarsi che il cavalletto laterale sia effettivamente ritornato in posizione di riposo. Infatti il cavalletto laterale abbassato durante la marcia del veicolo, oltre ad ostacolare le operazioni di guida, può toccare il terreno in curva facendovi perdere il controllo del mezzo e procurare gravi incidenti e danni al motociclo.

SIDE STAND (fig. 12)

Important

Put the motorcycle on the side stand only when you expect to stop for a short time. Do not sit on the motorcyle when it is supported on the side stand only.

To pull down the side stand, push down on the end part (A) until it is fully extended. Tilt the motorcycle until the side stand is resting on the ground.
The side stand will return to its rest position as you push the bike upright.
Check the spring for damage or wear and make sure that the side stand moves freely.

Warning

make sure the side stand is fully up. If still down when riding, the side stand will get in the way while manoeuvring. Besides, it could dig into the ground on a bend and you could loose control of the motorcycle and fall off, risking severe injury to yourself and damage to the motorcycle.

BEQUILLE LATERALE (fig. 12)

Important

Utilisez la béquille latérale pour soutenir le motocycle uniquement lors de courts arrêts. Ne restez pas assis sur le motocycle lorsque celui-ci est soutenu uniquement par la béquille latérale.

Pour l'actionner appuyez votre pied sur l'extremité de la levier (A) jusqu'à l'amener en position d'extension maximale. Inclinez la moto jusqu'à obtenir le contact de l'extrémité de la béquille avec le sol.
Quand la moto est ramenée à la position verticale, la béquille revient à sa position de repos.
Contrôlez le ressort afin de localiser s'il y a des dommages, ou une réduction de la force de tension, vérifiez si l'ensemble de la béquille latérale bouge librement.

Attention

veillez à ce que la béquille latérale soit réellement revenue en position de repos. Une béquille latérale restée baissée durant la marche du véhicule, peut effectivement entraver les manoeuvres de conduite, tout comme toucher le terrain lors d'un virage en vous faisant perdre le contrôle du véhicule, d'où la possibilité d'occasionner des accidents sérieux et de porter préjudice au motocycle.

SEITENSTÄNDER (Abb. 12)

Wichtig
Verwenden Sie den Seitenständer nur dann zum Abstützen Ihres Motorrads, wenn sie es kurzzeitig abstellen wollen. Setzen Sie sich nicht auf das Motorrad, wenn es nur durch diesen Seitenständer abgestützt wird.

Um diesen Ständer ausklappen zu können, brauchen Sie nur mit dem Fuß auf den Endteile (A) zu drücken und ihn so in seine maximale Ausklappstellung zu begleiten, nun müssen Sie das Motorrad solange neigen, bis das Ende des Ständers am Boden zur Auflage kommt. Sobald das Motorrad wieder in die senkrechte Stellung gebracht wird, klappt der Seitenständer wieder in seine Ausgangsstellung zurück. Kontrollieren Sie die Feder, um so eventuelle Schäden oder eine Minderung der Spannkraft feststellen zu können. Überprüfen Sie darüber hinaus, ob sich die Einheit des Seitenständers frei bewegen läßt.

Achtung
Vergewissern Sie sich immer, daß der Seitenständer in seine Ruhestellung zurückgeklappt ist. Ein während der Fahrt ausgeklappter Seitenständer, über die Tatsache hinaus, eine Behinderung für die Fahrbewegungen darzustellen, kann in Kurven mit der Fahrbahn in Berührung kommen und so zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen, was zu schweren Unfällen und schwerwiegenden Schäden an Ihrem Motorrad führen kann.

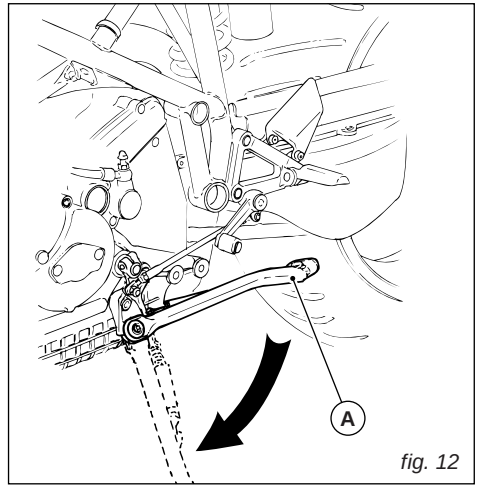


fig. 12

AMMORTIZZATORE DI STERZO (fig. 13)

È posizionato davanti al serbatoio ed è fissato al telaio e alla testa di sterzo.
La sua azione contribuisce a rendere lo sterzo più preciso e più stabile, migliorando la guidabilità del motociclo in ogni condizione.

Importante
Se avete modificato l'angolo di sterzo è necessario riposizionare correttamente l'ammortizzatore (vedi pagina 204).

STEERING DAMPER (fig. 13)

It is located in front of the tank and is fastened to frame and steering head.
It adds to steering accuracy and stability for improved handling under any conditions.

Important
If you have changed the steering head angle, the shock absorber should be repositioned (see page 204).

AMORTISSEUR DE DIRECTION (fig. 13)

Placé devant le réservoir, il est fixé au châssis et à la tête de direction.
Son action contribue à rendre la direction plus précise et plus stable, tout en améliorant la conduite de la moto quelles que soient les conditions.

Important
Si vous avez modifié l'angle de braquage il faut positionner à nouveau correctement l'amortisseur (voir à la page 204).

LENKERDÄMPFER (Abb. 13)

Er befindet sich vor dem Tank und ist am Rahmen und am Lenkkopf befestigt. Seine Wirkung trägt zur erhöhten Lenkgenauigkeit und -stabilität bei, was ein besseres Ansprechverhalten des Fahrzeuges unter jeglichen Bedingungen mit sich bringt.

Wichtig
Falls Sie den Lenkwinkel geändert haben, muß auch der Stoßdämpfer wieder richtig ausgerichtet werden (siehe Seite 205).

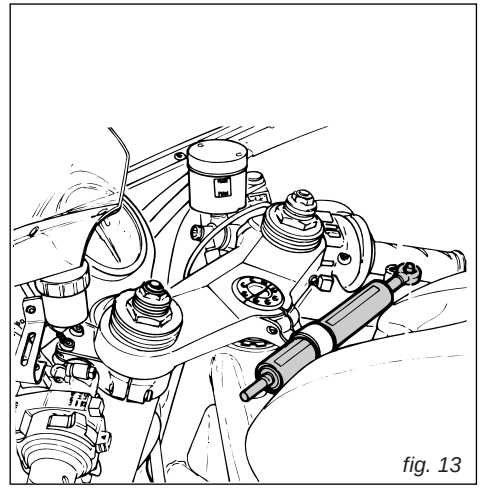


fig. 13

REGISTRI REGOLAZIONE FORCELLA ANTERIORE

La forcella del Suo motociclo è regolabile sia nella fase di estensione (ritorno) sia nella compressione degli steli.

La regolazione avviene per mezzo dei registri esterni a vite:
A) (fig. 14.1) per modificare il freno idraulico in estensione;
B) (fig. 14.1) per modificare il precarico delle molle interne;
C) (fig. 14.2) per modificare il freno idraulico in compressione.

Ruotate con un piccolo cacciavite a taglio il registro (A), posto sulla sommità di ogni stelo forcella, per intervenire sul freno idraulico in estensione.
Per agire sul registro (C) introducete un cacciavite attraverso il foro passante sul perno ruota in corrispondenza dell'asse stelo forcella.
Ruotando le viti (A e C) di regolazione avvertirete degli scatti, ognuno dei quali corrisponde ad una posizione di smorzamento.
Avvitando completamente la vite fino a bloccarla si ottiene la posizione "0", che corrisponde alla massima frenatura.
A partire da questa posizione, ruotando in senso antiorario, si possono contare i vari scatti che corrisponderanno successivamente alle posizioni "1", "2", ecc.

Le posizioni standard sono le seguenti:
compressione:
12 scatti;
estensione:
10 scatti.

FRONT FORK ADJUSTERS

The front fork of your motorcycle has rebound and compression damping adjusters.

This adjustment is done using the outer adjusters:
A) (fig. 14.1) to adjust rebound damping;
B) (fig. 14.1) to adjust spring preload;
C) (fig. 14.2) to adjust compression damping.

Turn the adjuster (A) located on top of each fork leg with a small slot screwdriver to adjust rebound damping.
To turn the adjuster (C), insert a screwdriver into the through hole provided in the wheel spindle on the fork leg axis.
As you turn the adjusting screws (A and C), you will hear them click. Each click identifies a setting.
Turn the screw all the way in to set the hardest damping. This will be your starting point.
Now turn the screw anticlockwise and listen for the clicks that identify setting positions no. "1", "2" and so on.

Standard factory setting is as follows:
compression:
12th click;
rebound:
10th click.

The setting range is 14 clicks for rebound and 14 clicks for compression. The 14th click gives the softest damping.

To change the preload of the spring inside each fork leg, turn the adjusting nut (B) with a 22-mm hexagon wrench.

ELEMENTS DE REGLAGE FOURCHE AVANT

La fourche de Votre motocycle est réglable tant en phase d'extension (détente) que de compression des tubes.

Le réglage s'effectue grâce aux éléments extérieurs à vis:
A) (fig. 14.1) pour modifier l'action hydraulique d'amortissement en extension;
B) (fig. 14.1) pour modifier la précharge des ressorts intérieurs;
C) (fig. 14.2) pour modifier l'action hydraulique d'amortissement en compression;

A l'aide d'un petit tournevis tourner la vis de réglage (A), placée en bout de chaque tube de fourche, pour intervenir sur l'action amortissante en détente.
Pour intervenir sur la vis (C) introduisez un tournevis à l'intérieur du trou traversant sur le pivot de roue en correspondance avec l'axe du tube de fourche.
En tournant les vis (A et C) de réglage, on entend des cliquetis: chacun correspond à une position d'amortissement.
En serrant complètement la vis en butée, on obtient la position "0", correspondant à l'effet d'amortissement maximum.
A partir de cette position, en tournant dans le sens inverse aux aiguilles d'une montre, on peut compter les différents cliquetis qui correspondront par la suite aux positions "1", "2", etc.

Les positions standard sont les suivantes:
compression:
12 cliquetis;

EINSTELLVORRICHTUNGEN FÜR DIE VORDERRADGABEL

Die Gabel Ihres Motorrads ist, sowohl in der Zugstufe (Rückzug), als auch in der Druckstufe der Holme möglich.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:
A) (Abb. 14.1) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe;
B) (Abb. 14.1) zur Änderung der Vorspannung der innen liegenden Federn;
C) (Abb. 14.2) zur Änderung der hydraulischen Dämpfung in der Druckstufe.

Unter Anwendung eines kleinen Schraubenziehers können Sie die, sich am Scheitel jedes Gabelholms befindliche Einstellschraube (A) drehen und in dieser Weise auf die hydraulische Dämpfung der Zugstufe der Gabel einwirken.
Um dagegen auf die Einstellschraube (C) einwirken zu können, müssen Sie einen Schraubenzieher in die Durchgangsbohrung des Radzapfens, an der Achse des Gabelholms, einführen.
Beim Drehen der Einstellschrauben (A und C) können Sie Einrastgeräusche vernehme, von denen jedes Klicken jeweils einer Dämpfposition entspricht. Wenn Sie diese Schraube vollkommen einschrauben, d.h. bis zu deren Feststellung, erhalten Sie die Position "0", die der maximalen Dämpfung entspricht.
Von dieser Position aus beginnend, können Sie durch ein Drehen im Uhrzeigersinn, die verschiedenen Einrastgeräusche mitzählen, die dann hintereinander für die Positionen "1", "2", usw. stehen.

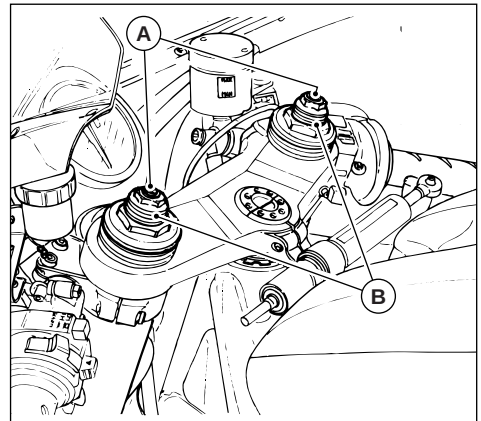


fig. 14.1

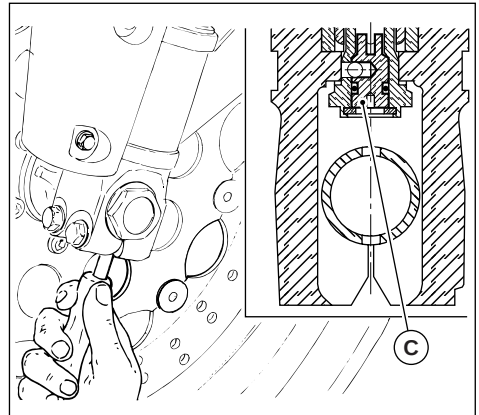


fig. 14.2

Il valore massimo è di 14 scatti (estensione), 14 scatti (compressione) a cui corrisponde la posizione di minima frenatura.

Per modificare il precarico della molla interna ad ogni stelo ruotate il registro ad estremità esagonale (B) con una chiave esagonale di 22 mm.
Il valore del precarico (1, fig. 14.3) può variare tra 25 e 10 mm.
La taratura originale corrisponde a 20 mm.

Importante
Regolate i registri di entrambi gli steli sulle medesime posizioni.

Preload setting range (1, fig. 14.3) is from 25 to 10 mm.
Factory setting is 20 mm.

Important
Adjust both fork legs to same settings.

extension:
10 cliquetis;

La valeur maximale est de 14 cliquetis (extension), 14 cliquetis (compression) auxquels correspond la position minimum d'amortissement.

Pour modifier la précharge du ressort à l'intérieur de chaque tube de fourche, tournez la vis de réglage à tête hexagonale (B) à l'aide d'une clé hexagonale de 22 mm.
La valeur de précharge (1, fig. 14.3) peut varier de 25 à 10 mm.
Le tarage d'origine correspond à 20 mm.

Important
Régler les vis de réglage des deux tubes sur les mêmes positions.

Dies Standardpositionen sind folgende:
Druckstufe:
12 Einrastungen;
Zugstufe:
10 Einrastungen.

Der Maximalwert beläuft sich auf 14 Einrastungen in der Zugstufe, 14 Einrastungen in der Druckstufe, der die Position der Mindestdämpfung entspricht.

Um die Vorspannung der Innenfeder jedes Holms ändern zu können, müssen Sie die Sechskant-Einstellschraube (B) unter Anwendung eines 22mm-Sechskantschlüssels betätigen.
Der Vorspannwert (1, Abb. 14.3) kann zwischen 25 und 10 mm variieren.
Die Originaleinstellung entspricht 20 mm.

Wichtig
Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

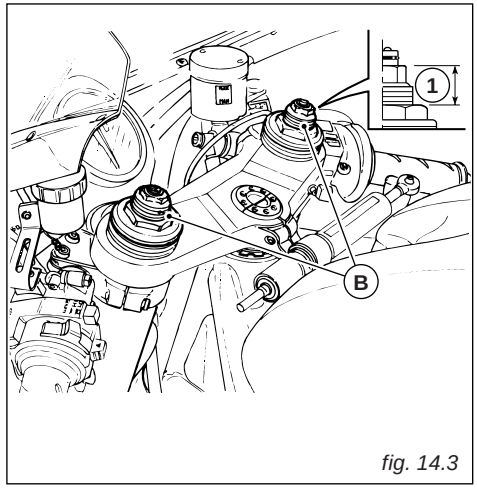


fig. 14.3

REGISTRI REGOLAZIONE AMMORTIZZATORE POSTERIORE (fig. 15)

L'ammortizzatore posteriore è dotato di registri esterni che Vi permettono di adeguare l'assetto della moto alle condizioni di carico.
Il registro (A), posto sul lato sinistro, in corrispondenza del fissaggio inferiore dell'ammortizzatore al forcellone, regola il freno idraulico nella fase di estensione (ritorno).
Il registro (B) sul polmone di espansione dell'ammortizzatore, regola il freno idraulico nella fase di compressione.
Ruotando in senso orario i registri (A e B) si aumenta il freno; viceversa diminuisce.
Taratura STANDARD:
dalla posizione di tutto chiuso (senso orario) svitare i registri (A - B) di 14 click.
Due ghiere (C), poste nella parte superiore dell'ammortizzatore, registrano il precarico della molla esterna.
Per modificare il precarico della molla allentate, con una comune chiave a settore, la ghiera superiore. Avvitando o svitando la ghiera inferiore aumenterete o diminuirete il precarico.

Attenzione
L'ammortizzatore contiene gas ad alta pressione e potrebbe causare seri danni se smontato da personale inesperto.

Nell'uso con bagaglio precaricare al massimo la molla dell'ammortizzatore posteriore per migliorare il comportamento dinamico del veicolo ed evitare possibili interferenze col suolo. Cio può richiedere l'adeguamento della regolazione del freno idraulico in estensione.

SHOCK ABSORBER ADJUSTERS (fig. 15)

The shock absorber has outer adjusters that enable you to adjust your motorcycle to the load.
The adjuster (A) located on the left side on the connection holding the shock absorber to the swingarm, controls the hydraulic brake during rebound.
The adjuster (B) located on the expansion reservoir is used to adjust compression damping.
Turn the adjusters (A and B) clockwise to increase damping, anticlockwise to reduce it.
STANDARD setting:
turn the adjusters all the way in (clockwise) then slacken them (A - B) by 14 clicks.
Two ring nuts (C), located on the top section of the shock absorber are used to adjust the outer spring preload.
To change spring preload, slacken the upper ring nut with a common pin wrench. Then tighten or slacken the lower ring nut to increase or decrease spring preload as required.

Warning
The shock absorber is filled with gas under pressure and may cause severe damage if taken apart by unskilled persons.

When carrying a load, set the rear shock absorber spring to maximum preload to improve motorcycle handling and keep safe clearance from the ground. You may find that the rebound damping needs readjusting.

ELEMENTS DE REGLAGE AMORTISSEUR ARRIERE (fig. 15)

L'amortisseur arrière est équipé d'éléments de réglage extérieurs, vous permettant d'adapter l'assiette de la moto aux conditions de charge.
La vis de réglage (A) placée sur le côté gauche en face de la fixation inférieure de l'amortisseur au bras oscillant, règle le frein hydraulique en phase d'extension (retour).
La vis de réglage (B) sur l'accumulateur d'expansion de l'amortisseur règle l'action amortissante en cours de compression.
Si l'on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre les éléments de réglage (A et B) on augmente la rigidité; vice versa on la réduit.
Tarage STANDARD:
à partir de la position totalement fermée (sens des aiguilles d'une montre), desserrer les éléments (A - B) de 14 déclics.
Deux bagues filetées (C), placées au côté supérieur de l'amortisseur, règlent la précharge du ressort extérieur.
Pour modifier la précharge du ressort desserrez, à l'aide d'une normale clé à ergot, la bague filetée supérieure. En serrant et en desserrant la bague filetée inférieure on augmente ou on réduit la précharge.

Attention
L'amortisseur AR contient du gaz sous haute pression et pourrait provoquer des dommages sérieux s'il était démonté par une personne non califiée.

En cas d'utilisation avec bagage précharger le ressort de l'amortisseur arrière au maximum pour améliorer le comportement dynamique du véhicule et éviter toute interférence avec le

EINSTELLVORRICHTUNGEN FÜR DEN HINTEREN STOSSDÄMPFER (Abb. 15)

Der hintere Stoßdämpfer ist mit außen liegenden Einstellschrauben ausgestattet, die eine Anpassung der Motorradposition, den jeweiligen Lasten entsprechend, ermöglicht.
Die sich an linken Seite befindliche Einstellschraube (A), die an der unteren Befestigung des Stoßdämpfers an der Rückradschwinge angeordnet ist, reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Rückzug).
Die Einstellschraube (B) die fest an der Ausdehnlunge des Stoßdämpfers reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufenphase.
Durch ein Drehen im Uhrzeigersinn der Einstellschrauben (A und B), wird die Dämpfung erhöht, geht man entgegengesetzt vor, wird sie gemindert.
STANDARDEINSTELLUNG:
Aus der vollkommen geschlossenen Stellung (Uhrzeigersinn) die folgenden Einstellschrauben aufdrehen (A - B) um 14 Schnappgeräusche.
Uber die zwei Nutmuttern (C), die sich am oberen Teil des Stoßdämpfers befinden, kann die Vorspannung der äußeren Feder reguliert werden.
Um die Federvorspannung ändern zu können, müssen Sie unter Anwendung eines Hakenschlüssels, die obere Nutmutter lockern. Durch Anziehen oder Lockern der unteren Nutmutter können Sie die Vorspannung anheben bzw. mindern.

Achtung
Der Stoßdämpfer enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn er von

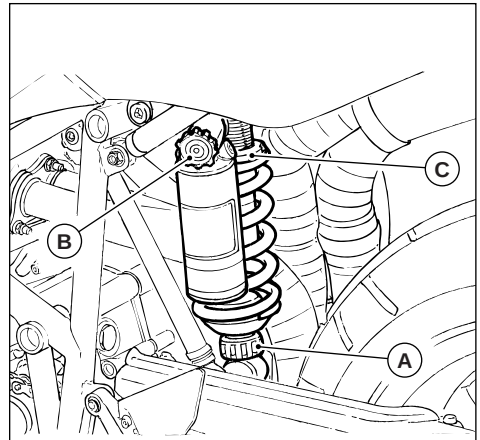


fig. 15

terrain. Cela peut entraîner l'adaptation du réglage de l'action amortissante en détente.

unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Wenn Sie mit Ladung fahren wollen, müssen Sie die Feder des hinteren Stoßdämpfers auf die maximale Vorspannung bringen, um dadurch das dynamische Verhalten Ihres Motorrads verbessern und mögliche Interferenzen mit der Fahrbahn vermeiden zu können. Dies kann auch eine erneute Anpassung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe erfordern.

VARIAZIONE ASSETTO MOTO

L'assetto della Sua moto rappresenta il risultato di prove effettuate dai nostri Tecnici nelle più svariate condizioni di utilizzo. La modifica di questo parametro rappresenta una operazione molto delicata che, se eseguita con imperizia, può risultare pericolosa. Vi consigliamo, prima di modificare l'assetto standard, di rilevare una quota (H, fig. 16.1) di riferimento.

Per permettere al pilota di variare l'assetto della moto, in funzione delle Sue esigenze di guida, è possibile variare la posizione di lavoro dell'ammortizzatore operando sulla biella (B, fig. 16.2), dopo aver allentato i dadi (C, fig. 16.2) degli snodi sferici (A, fig. 16.2). Eseguita la regolazione serrare i dadi (C).

Note
Fate attenzione al dado (C) inferiore che ha una filettatura sinistrorsa.

Attenzione
La lunghezza della biella (B), compresa tra i due assi degli snodi (A), non deve superare i 261 mm.

MOTORCYCLE GEOMETRY

The geometry of your motorcycle is determined at the factory based on several tests carried out by our Engineers under most varied running conditions. Adjusting motorcycle geometry is a delicate operation and may endanger rider's safety if carried out improperly. We recommend you to take a datum measure (H, fig. 16.1) before changing standard geometry.

To permit the rider to change motorcycle geometry, so as to suit his/her riding style, the position of the shock absorber may be changed by means of the nuts (C, fig. 16.2) of the ball joints (A, fig. 16.2) on the linkage (B, fig. 16.2). After you have adjusted, tighten nuts (C).

Note
Be careful with the lower nut (C) as it has a left-hand threading.

Warning
The length of linkage (B) between the axes of articulated joints (A) should never exceed 261 mm.

VARIATION DE L'ASSIETTE DE LA MOTO

L'assiette de votre moto résulte de la synthèse des tests effectués par nos techniciens sous différentes conditions d'utilisation. La modification de ce paramètre est donc une opération très délicate qui peut se révéler dangereuse si elle est réalisée sans l'expérience voulue. Nous vous conseillons, par conséquent, de relever une cote (H, fig. 16.1) de référence avant de modifier l'assiette standard.

Pour permettre au pilote de modifier l'assiette de la moto, en fonction de ses exigences de conduite, la position de travail de l'amortisseur peut être modifiée en intervenant sur la biellette (B, fig. 16.2), après avoir desserré les écrous (C, fig. 16.2) des joints sphériques (A, fig. 16.2). Serrer à nouveau les écrous (C) après le réglage.

Notes
l'écrou (C) inférieur possède un filetage à gauche.

Attention
La longueur de la biellette (B), comprise entre les deux axes des articulations (A), ne doit pas dépasser 261 mm.

ÄNDERUNG DER MOTORRADTRIMMUNG

Die Trimmung Ihres Motorrades stellt das Ergebnis von Tests dar, die von unseren Technikern in den unterschiedlichsten Anwendungsbereichen ausgeführt wurden. Eine Änderung dieses Parameters ist eine äußerst delikate Angelegenheit, welche falls sie ohne jegliche diesbezügliche Erfahrung ausgeführt wird, gefährlich werden kann. Wir empfehlen vor einer Änderung der Standardlage eine Bezugsquote (H, Abb. 16.1) festzulegen.

Um dem Fahrer eine Änderung der Motorradlage zu erlauben, welche dann seinen Fahransprüchen entspricht, ist es möglich, die Arbeitsstellung des Stoßdämpfers durch ein Betätigen der Pleuelstange (B, Abb. 16.2) nach dem Lockern der Muttern (C, Abb. 16.2) der Kugelgelenke (A, Abb. 16.2) zu variieren. Nach der Einstellung die Muttern (C) wieder festziehen.

Merke
Auf die untere Mutter (C) achten, da diese ein linksgängiges Gewinde hat.

Achtung
Die Länge der Pleuelstange (B), zwischen den beiden Gelenkachsen (A), darf die 261 mm nicht über-schreiten.

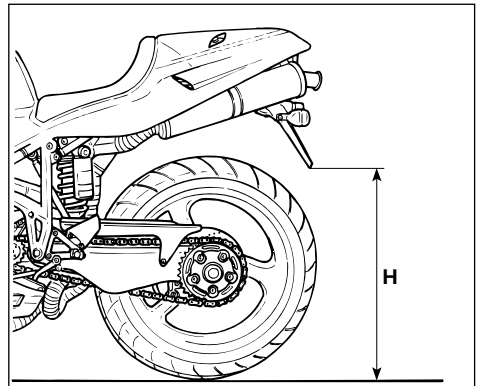


fig. 16.1

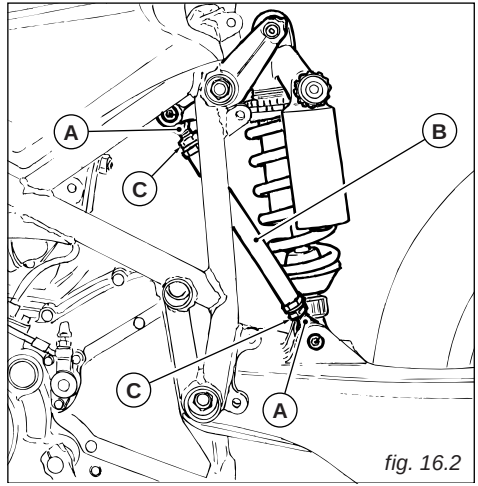


fig. 16.2

Caratteristiche tecniche
Technical data
Caracteristiques techniques
Technische Daten

MOTORE

Bicilindrico a 4 tempi a "L" longitudinale di 90°.
Alesaggio mm:
88
Corsa mm:
61,5
Cilindrata totale, cm^3:
748
Rapporto di compressione:
1:11,6±0,5
Potenza max. all'albero (95/1/CE), kW/CV:
76,5/104 a 11.000 min^{-1}
Regime max., min^{-1} :
11.500
Potenza fiscale, CVf:
10

Importante
In nessuna condizione di marcia si deve superare il regime max.

DISTRIBUZIONE

***Desmodromica** a quattro valvole per cilindro comandate da otto bilancieri (quattro di apertura e quattro di chiusura) e da due alberi distribuzione in testa. È comandata dall'albero motore mediante ingranaggi cilindrici, puleggie e cinghie dentate.*

ENGINE

Twin cylinder, four-stroke, 90° "L" type, longitudinal.
Bore mm:
88
Stroke mm:
61,5
Total displacement, c.c.:
748
Compression ratio:
1:11.6±0.5
Max. power at crankshaft (95/1/CE), kW/HP:
76.5/104 at 11.000 min^{-1}
Max engine speed, min^{-1} :
11.500

Important
Under no circumstances must the engine exceed max. rpm.

TIMING SYSTEM

***Desmodromic** (type) with four valves per cylinder, operated by eight rockers (4 opening rockers and 4 closing rockers) and by two overhead camshafts. It is operated by the crankshaft through spur gears, belt rollers and toothed belts.*

MOTEUR

Bicylindre à quatre temps en "L" longitudinal de 90°.
Alésage mm:
88
Course mm:
61,5
Cylindrée totale, cm^3:
748
Rapport volumétrique:
1:11,6±0,5
Puissance max. à l'arbre (95/1/CE), kW/C.V.:
76,5/104 à 11.000 min^{-1}
Régime max., min^{-1} :
11.500

Important
En aucune condition de marche ne dépasser le régime max.

DISTRIBUTION

***Desmodromique** avec 4 soupapes pour chaque cylindre, contrôlées par huit culbuteurs (4 culbuteurs ouv. et 4 culbuteurs ferm.) et par deux arbres à cames en tête. Elle est contrôlée par le vilebrequin à l'aide d'engrenages cylindriques, poulies et courroies dentées.*

MOTOR

Zweizylinder Viertaktmotor, in V-Anordnung auf 90°.
Bohrung mm:
88
Hub mm:
61,5
Gesamthubraum, cm^3:
748
Verdichtungsverhältnis:
1:11,6±0,5
Höchstleistung an der Welle (95/1/CE), kW/PS:
76,5/104 bei 11.000 min^{-1}
Höchstdrehzahl, min^{-1}:
11.500

Wichtig
Die max. Drehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

VENTILSTEUERUNG

***Desmodromisch** mit 4 Ventilen und 2 Nockenwellen, 4 Schlepphebeln zum Öffnen und 4 Kipphebeln zum Schließen der Ventile für jeden einzelnen Zylinder ausgestattet. Die Ventile werden von der Kurbelwelle ausgehend über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen gesteuert.*

SCHEMA DISTRIBUZIONE DESMODROMICA (fig. 17)

1) Bilanciere di apertura (o superiore);
2) Registro bilanciere superiore;
3) Semianelli;
4) Registro bilanciere di chiusura (o inferiore);
5) Molla richiamo bilanciere inferiore;
6) Bilanciere di chiusura (o inferiore);
7) Albero distribuzione;
8) Valvola.

DATI DISTRIBUZIONE (fig. 18)

Il gioco di funzionamento delle punterie, a motore freddo, deve essere:

*A) **Bilanciere di apertura***
Aspirazione, mm:
0,05÷0,18
Scarico, mm:
0,05÷0,23

*B) **Bilanciere di chiusura***
Aspirazione, mm:
0,16÷0,25
Scarico, mm:
0,11÷0,20

Importante
Il gioco di funzionamento delle punterie rappresenta un parametro molto importante per garantire le prestazioni e la durata del Vostro motore. Rivolgetevi presso i Centri di Assistenza Ducati per far eseguire correttamente questa operazione negli intervalli prescritti.

DESMODROMIC TIMING SYSTEM (fig. 17)

1) Opening (or upper) rocker.
2) Opening rocker shim.
3) Split rings.
4) Closing (or lower) rocker shim.
5) Return spring for lower rocker.
6) Closing (or lower) rocker.
7) Camshaft.
8) Valve.

TIMING SPECIFICATIONS (fig. 18)

Working clearance of valve tappets, with cold engine, must be:

*A) **Opening rocker***
Intake, mm:
0.05–0.18
Exhaust, mm:
0.05–0.23

*B) **Closing rocker***
Intake, mm:
0.16–0.25
Exhaust, mm:
0.11–0.20

Important
The working clearance of the valve tappets is essential to preserving your bike's performance and engine life. Contact the Ducati Service Centres to have valve clearance adjusted at the recommended intervals.

SCHEMA DE DISTRIBUTION DESMODROMIQUE (fig. 17)

1) Culbuteur d'ouverture (ou supérieur).
2) Elément de réglage culbuteur supérieur.
3) Demi-lunes.
4) Elément de réglage culbuteur de fermeture (ou inférieur).
5) Ressort de rappel du culbuteur inférieur.
6) Culbuteur de fermeture (ou inférieur).
7) Arbre à cames.
8) Soupape.

DONNEES SUR LA DISTRIBUTION (fig.18)

Le moteur froid, le jeu de fonctionnement des poussoirs de soupapes doit être:

*A) **Culbuteur d'ouverture***
Admission, mm:
0,05÷0,18
Echappement, mm:
0,05÷0,23

*B) **Culbuteur de fermeture***
Admission, mm:
0,16÷0,25
Echappement, mm:
0,11÷0,20

Important
Le jeu de fonctionnement des poussoirs de soupapes représente un paramètre très important pour garantir les performances et la longévité de votre moteur. Adressez-vous aux Centres Service Après-Vente Ducati pour réaliser cette opération avec la périodicité prescrite.

DESMODROMISCHE VENTILSTEUERUNG (Abb. 17)

1) Öffnungsschlepphebel (oder oberer Kipphebel).
2) instellscheibe des Schlepphebels.
3) Halbringe.
4) Einstellscheibe des Schließkipphebels (oder unterer Kipphebel).
5) Rückholfeder des Schließkipphebels.
6) Schließkipphebel (oder unterer Kipphebel).
7) Nockenwelle.
8) Ventil.

VENTILSTEUERUNGSDATEN (Abb. 18)

Bei kaltem Motor muß sich das Betriebsspiel der Ventilstössel folgendermaßen zeigen:

*A) **Öffnungskipphebel***
Einlaß, mm:
0,05÷0,18
Auslaß, mm:
0,05÷0,23

*B) **Schliesskipphebel***
Einlaß, mm:
0,16÷0,25
Auslaß, mm:
0,11÷0,20

Wichtig
Das Betriebsspiel der Ventilstössel stellt einen besonders wichtigen Parameter im Hinblick auf die Garantie der Leistungen und der Lebensdauer des Motors Ihres Motorrads dar. Wenden Sie sich daher an die Kundendienststellen der Ducati, um dort, in regelmäßigen Zeitabständen, diese Einstellung durchführen zu lassen.

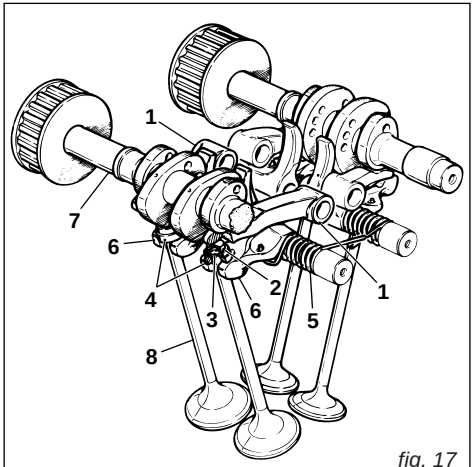


fig. 17

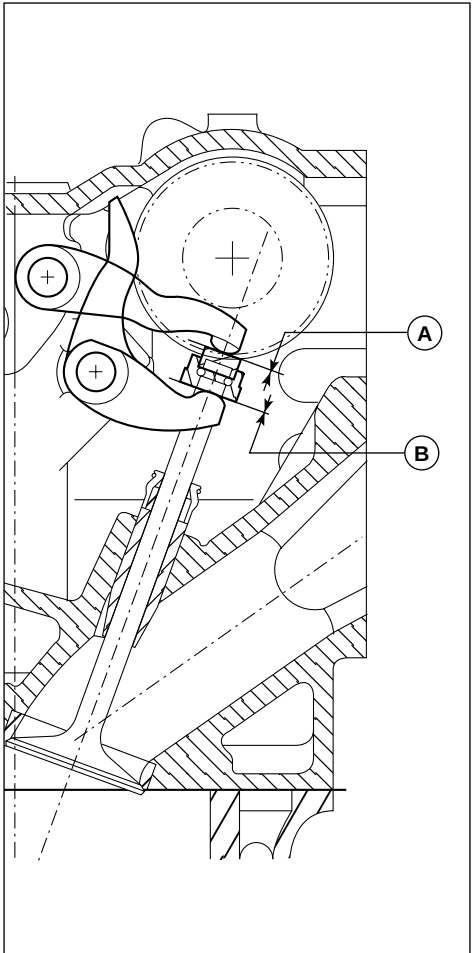


fig. 18

CANDELE DI ACCENSIONE

Marca:
CHAMPION
Tipo:
A 55 V
Distanza fra gli elettrodi:
0,5÷0,6 mm

ACCENSIONE - INIEZIONE (fig. 19)

Marca: MARELLI - I.A.W - 1.6.
Trattasi di un sistema integrato per il controllo dell'accensione e dell'iniezione di tipo sequenziale fasato.

Questo impianto è così composto:
1) Centralina elettronica.
2) Fusibile.
3) Relè.
4) Batteria.
5) Bobina (una per cilindro).
6) Elettroiniettore (uno per cilindro).
7) Sensore temperatura aria.
8) Sensore pressione assoluta.
9) Regolatore di pressione.
10) Potenziometro farfalla.
11) Commutatore a chiave.
12) Ingranaggio condotto distribuzione.
13) Filtro benzina.
14) Sensore motore.
15) Sensore temperatura acqua.
16) Pompa benzina.

SPARK PLUGS

Make:
CHAMPION
Type:
A 55 V
Electrode gap:
0.5–0.6 mm

IGNITION - INJECTION (fig. 19)

Make: MARELLI - I.A.W - 1.6.
It is an integrated system for ignition and injection management of the pulsed, sequential type.

It consists of:
1) Computer.
2) Fuse.
3) Relays.
4) Battery.
5) Coil (one each cylinder).
6) Electro-injector (one each cylinder).
7) Air temperature sensor.
8) Absolute pressure sensor.
9) Pressure regulator.
10) Throttle position sensor.
11) Key-operated switch.
12) Timing driven gear.
13) Fuel filter.
14) Engine sensor.
15) Water temperature sensor.
16) Fuel pump.

BOUGIES D'ALLUMAGE

Marque:
CHAMPION
Type:
A 55 V
Ecart entre les électrodes:
0,5÷0,6 mm

ALLUMAGE - INJECTION (fig. 19)

Type: MARELLI - I.A.W - 1.6.
Il s'agit d'un système intégré pour le contrôle de l'allumage et de l'injection du type séquentiel phasé.

Ce système est composé par:
1) Distributeur électronique.
2) Fusible.
3) Relais.
4) Batterie.
5) Bobine (un pour chaque cylindre).
6) Electro-injecteur (un pour cylindre).
7) Capteur température air.
8) Capteur pression absolue.
9) Régleur de pression.
10) Potentiomètre papillon.
11) Commutateur à clé.
12) Engrenage conduit distribution.
13) Filtre essence.
14) Capteur moteur.
15) Capteur température eau.
16) Pompe à essence.

ZÜNDKERZEN

Fabrikat:
CHAMPION
Typ:
A 55 V
Elektrodenabstand:
0,5÷0,6 mm

ZÜNDUNG - EINSPRITZUNG (Abb. 19)

Fabrikat: MARELLI - I.A.W - 1.6.
Es handelt sich um ein integriertes System sequentieller Art für die Zünd- und Einspritzkontrolle.

Diese Anlage ist so aufgebaut:
1) Elektronisches Steuergehäuse.
2) Sicherung.
3) Relais.
4) Batterie.
5) Zündspule (eine je Zylinder).
6) Elektronisch geregelte Einspritzdüse (eine je Zylinder).
7) Lufttemperatursensor.
8) Sensor für absoluten Druck.
9) Druckregler.
10) Drosselpotentiometer.
11) Zündschlüssel.
12) Steuerzahnrad.
13) Benzinfilter.
14) Motorsensor.
15) Wassertemperatursensor.
16) Benzinpumpe.

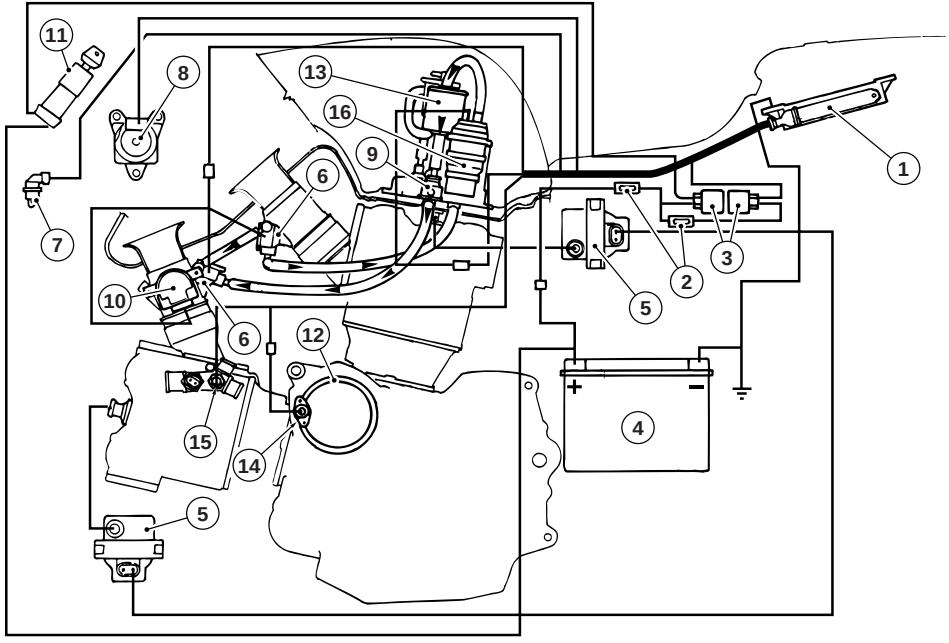


fig. 19

IMPIANTO D'ALIMENTAZIONE (fig. 20)

I componenti l'impianto di alimentazione sono fissati ad una flangia fissata sotto al serbatoio combustibile.

L'impianto è composto da:
1) Pompa elettrica.
2) Filtro carburante.
3) Pozzetto per tappo serbatoio.
4) Degasatore.
5) Indicatore livello benzina.
6) Regolatore di pressione.
7) Tappo per pulizia serbatoio.
a) Mandata.
b) Ritorno.
c) Sfiato.
d) Drenaggio.

Importante
Per ogni anomalia dell'impianto rivolgersi presso i centri di assistenza autorizzati Ducati.

FUEL SYSTEM (fig. 20)

Fuel system component parts are fixed to a flange underneath the fuel tank.

The system consists of:
1) Electric pump.
2) Fuel filter.
3) Tank cap sump.
4) Air separator.
5) Fuel level indicator.
6) Pressure regulator.
7) Plug for tank cleaning.
a) Feed pipe.
b) Return pipe.
c) Breather.
d) Drain.

Important
In the event of fuel system malfunction, contact Ducati's authorized Service Centres.

SYSTEME D'ALIMENTATION (fig. 20)

Les composants du système d'alimentation sont fixés à une bride sous le réservoir carburant.

Le système se compose de:
1) Pompe électrique.
2) Filtre à essence.
3) Niche bouchon réservoir.
4) Dégazeur.
5) Indicateur niveau essence.
6) Réglage pression.
7) Bouchon pour nettoyage réservoir.
a) Alimentation.
b) Retour.
c) Reniflard.
d) Drainage.

Important
Pour toute anomalie du système, s'adresser aux centres service après-vente agréés Ducati.

VERSORGUNGSANLAGE (Abb. 20)

Die Komponenten der Versorgungsanlage sind an einem Flansch befestigt, der wiederum unten am Kraftstofftank befestigt wurde.

Die Anlage setzt sich folgendermaßen zusammen:
1) Elektrische Pumpe.
2) Kraftstoffilter.
3) Kammer für Tankverschlußaufnahme.
4) Entgaser.
5) Benzinpegelanzeige.
6) Druckregler.
7) Stopfen für Tankreinigung.
a) Druckleitung.
b) Rücklauf.
c) Entlüfterschlauch .
d) Drainage.

Wichtig
Kommt es an dieser Anlage zu Störungen, egal welcher Art, müssen Sie sich an eine autorisierte Kundendienststelle der Ducati wenden.

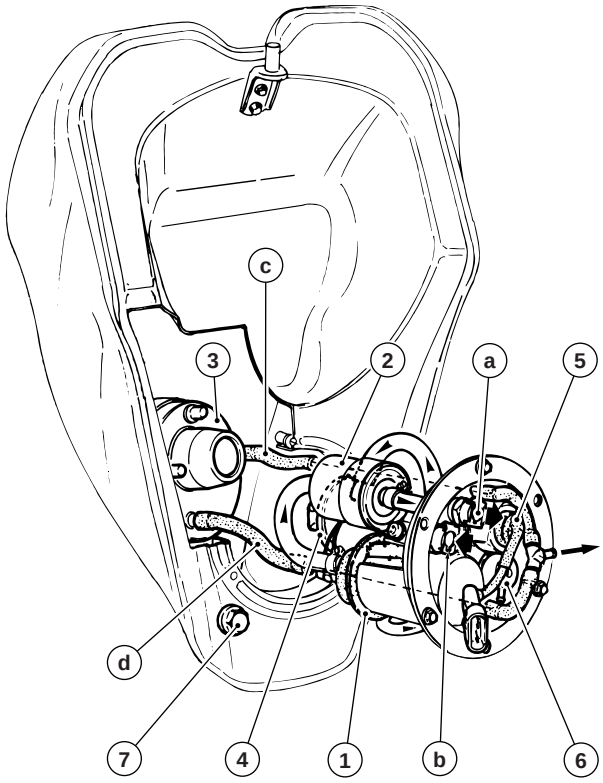


fig. 20

LUBRIFICAZIONE (fig. 21)

Forzata a mezzo pompa ad ingranaggi, rete di filtrazione in aspirazione, valvola by-pass in derivazione per la regolazione della pressione, cartuccia intercambiabile in mandata con valvola di sicurezza per intasamento della stessa, indicatore bassa pressione sul cruscotto.

L'impianto è composto da:
1) Raccordo tubo sfiato vapori coppa olio con camera di recupero.
2) Tappo immissione olio.
3) Indicatore di livello.
4) Ingranaggi pompa olio.
5) Filtro a rete.
6) Pressostato.
7) Coppa olio.
8) Cartuccia filtro.
9) Tubazione mandata olio alle teste.
10) Raccordo testa orizzontale.
11) Raccordo testa verticale.
12) Radiatore.

LUBRICATION (fig. 21)

It is a pressure-feed system with a gear pump, suction strainer, by-pass pressure regulating valve, replaceable pressure filter cartridge with safety valve against valve clogging, low pressure indicator located on the instrument panel.

The system consists of:
1) Breather pipe union for vapours from oil sump with collection chamber.
2) Oil filler plug.
3) Oil window.
4) Oil pump gears.
5) Net filter.
6) Pressure switch.
7) Oil sump.
8) Filter cartridge.
9) Oil pipe (delivery to heads).
10) Front head union.
11) Rear head union.
12) Oil cooler.

GRAISSAGE (fig. 21)

Forcé par pompe à engrenages, réseau de filtrage en admission, soupape by-pass en dérivation pour le réglage de la pression, cartouche interchangeable en alimentation avec clapet de sûreté pour obstruction éventuelle, indicateur de basse pression sur le tableau de bord.

Le système est composé par:
1) Raccord durite d'aération vapeurs carter d'huile avec boîtier reniflard.
2) Bouchon de remplissage huile.
3) Indicateur niveau.
4) Engrenage pompe à huile.
5) Filtre en crépine.
6) Pressostat.
7) Carter inférieur.
8) Cartouche filtre.
9) Conduite de refoulement huile aux têtes.
10) Raccord tête horizontal.
11) Raccord tête vertical.
12) Radiateur.

SCHMIERUNG (Abb. 21)

Zwangsschmierung durch Zahnradpumpe, Filtersieb im Einlaß, Bypassventil in der Ableitung für die Überdruckregulierung, auswechselbarer Filtereinsatz mit Sicherheitsventil bei Verstopfungen in der Druckleitung, Anzeige am Instrumentenbrett bei zu niedrigem Druck.

Die Anlage ist so ausgebildet:
1) Entlüfterrohranschluß zum Ableiten der Dämpfe aus der Ölwanne, mit Überlaufkammer.
2) Öleinfüllverschluß.
3) Schauglas.
4) Ölpumpenzahnräder.
5) Siebfilter.
6) Öldruckschalter.
7) Ölwanne.
8) Filtereinsatz.
9) Ölleitung zu den Zylinderköpfen.
10) waagrechter Zylinderkopfanschluß.
11) senkrechter Zylinderkopfanschluß.
12) Kühler.

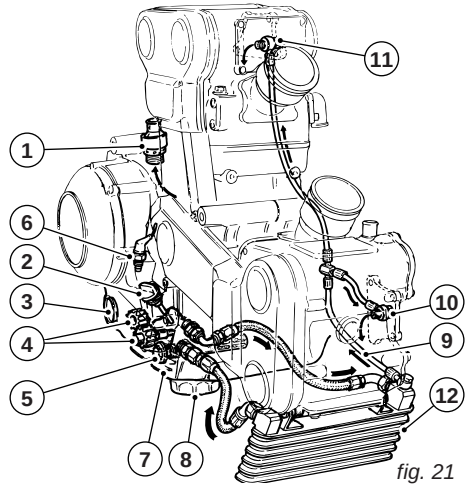


fig. 21

RAFFREDDAMENTO (fig. 22)

A liquido a circuito pressurizzato con radiatore e termostato a miscelazione. Una pompa centrifuga, comandata dall'albero di distribuzione, mette in circolazione il liquido e un serbatoio di espansione recupera le dilatazioni termiche del refrigerante.

L'impianto è composto da:
1) Coperchio pompa acqua.
2) Termostato (inizio apertura a 75°C±2°C).
3) Sensore temperatura.
4) Termistore.
5) Radiatore.
6) Elettroventola.
7) Interruttore termometrico (inserimento elettroventola: 92°C, disinserimento: 87°C).
8) Serbatoio espansione.
9) Tappo di carico liquido.
10) Serbatoio espansione secondario.

Importante
Con motociclo fermo non tenere il motore ad elevato regime poiché l'assenza di flusso d'aria causerebbe un dannoso surriscaldamento al motore.

COOLING (fig. 22)

Liquid cooling in pressure-feed circuit with mixing radiator and thermostat. A centrifugal pump operated by the camshaft pumps the coolant while an expansion tank compensates for excess coolant when it expands from heat.

The system consists of:
1) Water pump cover.
2) Thermostat (starts opening at 75°C±2°C).
3) Temperature sensor.
4) Thermistor.
5) Radiator.
6) Electric fan.
7) Thermometric switch (starts electric fan at: 92°C, stops it at 87°C).
8) Expansion tank.
9) Coolant filler plug.
10) Secondary expansion tank.

Important
Do not run the engine at high speed with the motorcycle standing, as the lack of air cooling would lead to engine overheating.

SYSTEME DE REFROIDISSEMENT (fig. 22)

Liquide à circuit pressurisé avec radiateur et thermostat à mélange. Une pompe centrifuge, commandée par l'arbre de distribution, fait circuler le liquide et un réservoir d'expansion récupère les dilatations thermiques du réfrigérant.

Le système se compose de:
1) Couvercle pompe à eau.
2) Thermostat (début ouverture à 75°C±2°C).
3) Détecteur température eau.
4) Thermistor.
5) Radiateur.
6) Electro-ventilateur.
7) Interrupteur thermostatique (insertion électro-ventilateur: 92°C, désactivation: 87°C).
8) Réservoir expansion.
9) Bouchon de remplissage liquide.
10) Réservoir expansion circuit secondaire.

Important
Lorsque le motocycle est à l'arrêt, ne pas faire fonctionner le moteur à un régime élevé car le manque de flux d'air provoquerait une surchauffe préjudiciable au moteur.

KÜHLUNG (Abb. 22)

Luftverdichteter Kreislauf mit Kühler und Thermostat (Mischung). Eine, über die Nockenwelle angetriebene Zentrifugalpumpe, bringt die Flüssigkeit in den Umlauf, während ein Überlaufgefäß die, durch die Hitze bedingten Ausdehnungen des Kühlmittels aufnimmt bzw. rückgewinnt.

Die Anlage setzt sich folgendermaßen zusammen:
1) Deckel der Wasserpumpe.
2) Thermostat (Öffnungsbeginn bei 75°C±2°C).
3) Wassertemperatursensor.
4) Thermistor
5) Kühler.
6) Elektrolüfter.
7) Thermostatischer Schalter (Lüftungsbeginn bei 92°C, Abschaltung bei 87°C).
8) Ausdehnungsbehälter.
9) Flüssigkeitseinfüllstopfen.
10) sekundärer Ausdehnungsbehälter.

Wichtig
Bei einem stillstehenden Motorrad, dürfen Sie den Motor nicht im erhöhten Drehzahlbereich laufen lassen, da in diesem Fall ein mangelnder Luftstrom eine schadhafte Motorüberhitzung bewirken könnte.

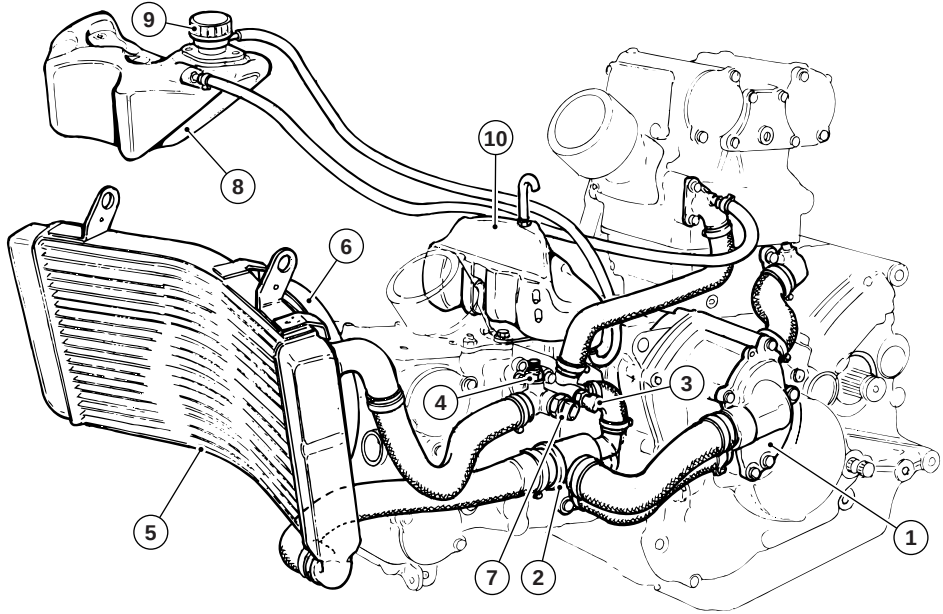


fig. 22

FRENI

Anteriore
A doppio disco flottante forato.
Materiale:
ghisa
Diametro disco:
320 mm
Comando idraulico mediante leva sul lato destro del manubrio.
Superficie frenante:
88 cm^2
Pinze freno a pistoni differenziati.
Marca:
BREMBO
Tipo:
30/34-4 pistoni
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF
Tipo pompa:
PS 16

Posteriore
A disco fisso forato, in acciaio.
Diametro disco:
220 mm
Comando idraulico mediante pedale sul lato destro.
Superficie frenante:
25 cm^2
Pinza freno:
Marca:
BREMBO
Tipo:
P2.I05N
Materiale attrito:
FERIT I/D 450 FF
Tipo pompa:
PS 11

BRAKES

Front brake
Double drilled floating disc.
Material:
cast iron
Disc diameter:
320 mm
Hydraulicly operated by a control lever on right handlebar.
Braking surface:
88 cm^2
Brake calipers with separate pistons:
Make:
BREMBO
Type:
30/34-4 pistons
Friction material:
FERIT I/D 450 FF
Pump type:
PS 16

Rear brake
Fixed drilled disc made of steel.
Disc diameter:
220 mm
Hydraulicly operated by a pedal on R.H. side
Braking surface:
25 cm^2
Brake caliper:
Make:
BREMBO
Type:
P2.I05N
Friction material:
FERIT I/D 450 FF
Pump type:
PS 11

SYSTEME DE FREINAGE

Frein avant
A double disque flottant perforé.
Matériau:
fonte
Diamètre du disque:
320 mm
Commande hydraulique par levier, à la droite du guidon.
Surface de freinage:
88 cm^2
Pinces de freinage avec pistons différenciés:
Marque:
BREMBO
Type:
30/34-4 pistons
Matériau de frottement:
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre:
PS 16

Frein arrière
A disque fixe perforé, en acier.
Diamètre du disque:
220 mm
Commande hydraulique par levier sur le côté droit du guidon.
Surface de freinage:
25 cm^2
Pinces de freinage:
Marque:
BREMBO
Type:
P2.I05N
Matériau de frottement:
FERIT I/D 450 FF
Type de maître-cylindre:
PS 11

BREMSEN

Vorderradbremse
Doppelte Scheiben, schwimmend gelagert, gelocht.
Material:
Geßeisen
Scheibendurchmesser:
320 mm
Hydraulische Steuerung über Bremshebel an der rechten Seite des Lenkers.
Bremsfläche:
88 cm²
Bremszangen mit differenzierten Kolben
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
30/34-4 Kolben
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF
Pumpentyp:
PS 16

Hinterradbremse
Feste Stahlscheibe, gelocht.
Scheibendurchmesser:
220 mm
Hydraulische Steuerung über Pedale auf der rechten Seite.
Bremsfläche:
25 cm²
Bremszange:
Fabrikat:
BREMBO
Typ:
P2.I05N
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF
Pumpentyp:

Attenzione

Il liquido impiegato nell'impianto frenante, oltre a danneggiare la vernice, è dannosissimo a contatto degli occhi o della pelle; lavare quindi abbondantemente con acqua corrente la parte interessata in caso di accidentale contatto.

Warning

Brake fluid can dissolve paintwork and cause severe eye and skin injuries in the event of accidental spilling. Wash the affected area with abundant running water.

Attention

Le liquide utilisé dans le système de freinage, peut attaquer la peinture et se révéler très dangereux pour les yeux ou la peau. Par conséquent, en cas de contact accidentel, laver abondamment à l'eau courante la partie concernée.

Achtung
Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit kann nicht nur die Lackierung beschädigen, sondern ist auch bei Haut- und Augenkontakt schädlich. Falls es dennoch zu einer Berührung damit kommen sollte, ist der betreffende Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abzuwaschen.

TRASMISSIONE

Frizione a secco comandata mediante leva sul lato sinistro del manubrio.
Trasmissione fra motore ed albero primario del cambio ad ingranaggi a denti diritti.
Rapporto:
31/62
Cambio a 6 rapporti con ingranaggi sempre in presa, pedale comando a sinistra.
Rapporto pignone/corona:
14/37
Rapporti totali:
1ª 37/15
2ª 30/17
3ª 28/20
4ª 26/22
5ª 24/23
6ª 23/24
Trasmissione fra il cambio e la ruota posteriore mediante una catena:
Marca:
DID
Tipo:
520 VL 4
Dimensioni:
5/8"x1/4"
N° maglie:
94

Importante
I rapporti indicati sono quelli omologati e non potranno essere cambiati per nessun motivo.

Comunque, per agevolarVi nel caso desideraste adattare il motociclo a percorsi speciali o gare, la Ducati Motor S.p.A. è a disposizione per indicarVi dei rapporti catena diversi da quelli di serie.

TRANSMISSION

Dry clutch, control lever on left handlebar.
Drive is transmitted from engine to gearbox main shaft via straight tooth gears.
Gear ratio:
31/62
6-speed gearbox with constant mesh gears, gear change pedal on left side of motorcycle.
Front/rear sprocket ratio:
14/37
Total gear ratios
1st gear 37/15
2nd gear 30/17
3rd gear 28/20
4th gear 26/22
5th gear 24/23
6th gear 23/24
Drive chain from gearbox to rear wheel:
Make:
DID
Type:
520 VL 4
Size:
5/8"x1/4"
Links:
94

Important
The above gear ratios are the homologated ones and under no circumstances must they be modified.

However, if you who wish to tune up your motorcycle for competitive trials, you may refer to Ducati Motor S.p.A. who will be glad to provide information about the special ratios available. Relevant instructions and original spare parts are available from your local dealer.

TRANSMISSION

Embrayage à sec, actionné par levier sur le côté gauche du guidon.
Transmission entre moteur et arbre primaire de la boîte de vitesse par engrenages à dents droites.
Rapport:
31/62
Boîte à 6 vitesses avec engrenages constamment en prise, pédale de commande à gauche.
Rapport pignon/couronne:
14/37
Rapports totaux de la boîte
1e 37/15
2e 30/17
3e 28/20
4e 26/22
5e 24/23
6e 23/24
Transmission entre la boîte de vitesses et la roue AR par chaîne:
Marque:
DID
Type:
520 VL 4
Dimensions:
5/8"x1/4"
Maillons:
94

Important
Tenir compte que les rapports indiqués ont été homologués et qu'il ne faut absolument pas les modifier.

Toutefois Ducati Motor S.p.A. est à votre disposition pour toute exigence d'adapter le

ANTRIEB

Trockenkupplung mit Steuerung über Kupplungshebel an der linken Seite des Lenkers.
Kraftübertragung vom Motor auf die Primärwelle des Wechselgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung.
Zähnezahl:
31/62
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinandergreifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Zähnezahl Ritzel/Kranz:
14/37
Gesamte Übersetzungverhältnisse
1.Gang 37/15
2.Gang 30/17
3.Gang 28/20
4.Gang 26/22
5.Gang 24/23
6.Gang 23/24
Kettenübertragung zwischen Wechselgetriebe und Hinterrad:
Fabrikat:
DID
Typ:
520 VL 4
Maße:
5/8"x1/4"
Glieder:
94

Wichtig
Es wird darauf hingewiesen, daß die angegebenen Übersetzungsverhältnisse denen der Zulassung entsprechen und daher aus keinerlei Gründen geändert werden dürfen.

Um es Ihnen dennoch zu ermöglichen, Ihr

Richiedete istruzioni e parti di ricambio originali ai Vostri Concessionari di zona.

Attenzione

Dovendo sostituire la corona posteriore rivolgetevi presso i Servizi di Assistenza delle ns. Concessionarie. Una sostituzione imperfetta di questo componente può compromettere gravemente la Vostra sicurezza e provocare danni irreparabili al motociclo.

Note

Naturalmente i motocicli usati per corse e competizioni non saranno coperti da garanzia e non potranno circolare sulle strade, se gli interventi effettuati hanno modificato le caratteristiche essenziali in base alle quali è stata ottenuta l'omologazione.

Warning

For the replacement of the rear sprocket, contact your Authorized Dealer Service: the incorrect replacement of this component could seriously endanger your safety and cause irreparable damage to the motorcycle.

Note

It is understood that the motorcycles used for competitive trials are not covered by warranty and may not be used for road riding if their specifications have been so altered that they no longer comply with homologation specs.

motocycle à des parcours spéciaux, ou compétitions, pour vous renseigner sur des rapports de chaîne différents des rapports standard. Demandez les instructions et commandez les pièces de rechange d'origine à Vos Revendeurs locaux.

Attention

Pour remplacer la couronne AR, s'adresser au Service Après-Vente de nos Concessionnaires. Le remplacement par un élement inadapté peut être sérieusement préjudiciable pour la sécurité du pilote et endommager de manière irréparable le motocycle.

Notes

Il est évident que les motocycles utilisés pour courses et compétitions ne bénéficieront pas de la garantie et ne pourront pas emprunter la route, si les interventions réalisées ont modifié les caractéristiques essentielles sur la base desquelles l'homologation a été accordée.

Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten zu können, steht Ihnen die Ducati Motor S.p.A. gerne zur Verfügung, um Ihnen die, von der Serienproduktion abweichenden Übersetzungsverhältnisse anzugeben. Diesbezüglich müssen Sie sich an Ihren Vertragshändler wenden und dort die dazu erforderlichen Anleitungen und Ersatzteile anfragen.

Achtung

Für das Auswechseln der hinteren Kettenkrone, müssen Sie sich immer an den Kundendienst unserer Vertragshändler wenden. Ein unsachgemäßer Austausch dieses Bauteils kann sich auf Ihre Sicherheit sehr gefährlich auswirken und nicht mehr behebbare Schäden an Ihrem Motorrad zur Folge haben.

Merke

Natürlich werden die bei Rennen und Wettkämpfen eingesetzten Motorräder nicht mehr von der Garantie abgedeckt und dürfen, falls die daran vorgenommenen Eingriffe wichtige Eigenschaften verändern, aufgrund denen die Zulassung erfolgt ist, nicht mehr im Straßenverkehr eingesetzt werden.

TELAIO

Tubolare a traliccio a gabbia superiore in tubi di acciaio ad alta resistenza.

Angolo di sterzata (per parte):
27°

Per utilizzare al meglio la Sua moto su circuiti chiusi è prevista la possibilità di modificare l'angolo di inclinazione del cannotto di sterzo (vedi procedura a pag. 204).

La geometria di sterzo per uso stradale, con la quale Le viene consegnata la moto, è la seguente:
angolo cannotto:
24°30'
avancorsa:
97 mm.

Per uso su pista la geometria può essere modificata, per adeguare il mezzo alle caratteristiche del circuito, in:
angolo cannotto:
23°30'
avancorsa:
91 mm.

Note
Con il cannotto regolato sui 23°30' viene a mancare la funzionalità del bloccasterzo.

FRAME

Tubular trestle frame with upper section made of high-strength steel.

Steering angle (on each side):
27°

In order to optimise motorcycle performance on tracks, the steering head angle can be altered (see procedure p. 204).

Standard factory setting is for road use, namely:
steering head angle:
24°30'
trail:
97 mm

For riding on tracks, steering geometry can be altered to suit track characteristics as follows:
steering head angle:
23°30'
trail:
91 mm

Note
With the steering head angle set at 23°30', the steering lock does not work.

CADRE

Tubulaire à treillis - structure supérieure en tubes d'acier à haute résistance

Angle de braquage (de chaque côté):
27°

Pour que vous puissiez utiliser de manière optimale votre moto sur des circuits fermés, l'angle d'inclinaison du tube de braquage peut être modifié (se reporter à la procédure de la page 204).

Pour une utilisation sur route la géométrie de braquage avec laquelle la moto vous est livrée est la suivante:
angle du tube:
24°30'
avant-course:
97 mm

Pour une utilisation sur piste la géométrie peut être modifiée, afin d'adapter la moto aux caractéristiques du circuit, à savoir:
angle du tube:
23°30'
avant-course:
91 mm

Notes
Le réglage du tube sur 23°30' supprime la fonction de l'antivol de direction.

RAHMEN

Gitterrohrrahmen mit oberer Käfigverzweigung aus hochwiderstandsfähigem Stahl.

Einschlagwinkel (je Seite):
27°

Um das Motorrad bestens auf geschlossenen Strecken ausnutzen zu können, wurde eine Änderungsmöglichkeit des Neigungswinkels des Lenkerrohres vorgesehen (siehe Durchführung auf Seite 205).

Die Lenkrohrgeometrie für den Straßengebrauch, mit der das Motorrad auch geliefert wird, ist folgende:
Lenkrohrwinkel:
24°30'
Vorlauf:
97 mm

Für den Einsatz auf Rennstrecken, zum Anpassen des Fahrzeuges an die Strecke, kann die Geometrie geändert werden. In:
Lenkrohrwinkel:
23°30'
Vorlauf:
91 mm

Merke
Bei einem auf 23°30' eingestellten Lenkrohr entfällt die Funktion der Lenkerblockierung.

RUOTE

Cerchi in lega leggera a tre razze.
Anteriore
Marca:
BREMBO
Dimensioni:
3.50x17"
Posteriore
Marca:
BREMBO
Dimensioni:
5.50x17"
La ruota anteriore è a perno sfilabile.
La ruota posteriore è fissata a sbalzo al mozzo porta corona mediante un dado e molletta di sicurezza. Questo sistema consente una rapida sostituzione.

Note
Per la sostituzione delle ruote rivolgetevi presso i Concessionari o presso le officine autorizzate Ducati al fine di essere sicuri del corretto smontaggio e rimontaggio.

WHEELS

Three-spoke, light-alloy rims.
Front wheel
Make:
BREMBO
Dimensions:
3.50x17"
Rear wheel
Make:
BREMBO
Dimensions:
5.50x17"
The front wheel spindle is removable.
The rear wheel (cantilevered) is secured to rear sprocket hub by means of a nut and circlip. This system ensures fast replacement.

Note
If wheels need replacing, contact the Ducati Dealers or authorized service centres to make sure wheels are removed and refitted correctly.

ROUES

Jantes en alliage léger à trois rayons.
Avant
Marque:
BREMBO
Dimensions:
3.50x17"
Arrière
Marque:
BREMBO
Dimensions:
5.50x17"
La roue AV est du type à axe amovible.
La roue AR est fixée en saillie au moyeu porte-couronne grâce à un écrou et à une pince de sécurité. Le changement de roue est plus rapide avec ce système.

Notes
Pour le remplacement des roues adressez-vous aux Concessionnaires ou Centres Service agrées Ducati, afin d'être surs que le démontage et remontage sera correct.

RÄDER

Leichtmetallfelgen mit drei Speichen.
Vorne
Fabrikat:
BREMBO
Abmessungen:
3,50x17"
Hinten
Fabrikat:
BREMBO
Abmessungen:
5,50x17"
Das Vorderrad hat einen ausziehbaren Radbolzen.
Das Hinterrad ist mittels einer Mutter und einer Sicherheitsfeder mit einem gewissen Überstand an der Kranznabe befestigt. Dieses Befestigungssystem erlaubt einen schnellen Austausch.

Merke
Für den Radwechsel müssen Sie sich an unsere Händler oder an eine, seitens der Ducati autorisierte Werkstatt wenden, um so sicher gehen zu können, daß die Abnahme und der Wiederanbau in korrekter Weise erfolgen.

PNEUMATICI

Anteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
120/60-ZR17
Posteriore
Radiale tipo "tubeless".
Dimensione:
180/55-ZR17

Pressione pneumatici
Anteriore:
2,2 bar - 2,24 Kg/cm²
Posteriore:
2,4 bar - 2,44 Kg/cm²
La pressione dei pneumatici è soggetta a variazioni dovute alla temperatura esterna e all'altitudine e quindi dovrebbe essere controllata e registrata ogni volta che viaggiate in zone con ampie escursioni termiche o in alta quota.

Importante
In caso di sostituzione del pneumatico si consiglia di utilizzare marca e tipo di primo equipaggiamento. Misurate la pressione dei pneumatici quando essi sono freddi.

Per salvaguardare la rotondità del cerchio anteriore, percorrendo strade molto sconnesse, aumentare la pressione di gonfiaggio del pneumatico anteriore di 0,2÷0,3 bar.

TYRES

Front tyre
Tubeless, radial tyre.
Size:
120/60-ZR17
Rear tyre
Tubeless, radial tyre.
Size:
180/55-ZR17

Tyre pressure
Front:
2,2 bar - 2,24 Kg/cm²
Rear:
2,4 bar - 2,44 Kg/cm²
As tyre pressure is affected by temperature and altitude variations, you are advised to check and adjust it whenever you are riding in areas where ample variations in temperature or altitude occur.

Important
If a tyre needs replacing, use the same make and type as the first-equipment tyre. Tyre pressure should be measured when tyres are cold.

To avoid front wheel rim distorsions, when riding on bumpy roads, increase tyre pressure by 0.2-0.3 bar.

PNEUS

Avant
Radial type "tubeless".
Dimensions:
120/60-ZR17
Arrière
Radial type "tubeless".
Dimensions:
180/55-ZR17

Pression des pneus
Avant:
2,2 bar - 2,24 Kg/cm²
Arrière:
2,4 bar - 2,44 Kg/cm²
La pression peut varier selon la température et l'altitude, elle devrait donc être contrôlée et réglée chaque fois que vous roulez en haute montagne ou dans des zones avec de fortes variations de température.

Important
En cas de remplacement du pneu il est conseillé d'utiliser la marque et le type d'origine. Mesurez la pression des pneus lorsqu'ils sont froids.

Afin de sauvegarder la rotondité de la jante avant, en roulant sur des routes avec beaucoup de nids de poule, augmenter la pression de gonflage du pneu avant de 0,2÷0,3 bars.

REIFEN

Vorn
Radial, Typ "Tubeless" (schlauchlos).
Abmessungen:
120/60-ZR17
Hinten
Radial, Typ "Tubeless" (schlauchlos).
Abmessungen:
180/55-ZR17

Reifendruck
Vorne:
2,2 bar - 2,24 Kg/cm²
Hinten:
2,4 bar - 2,44 Kg/cm²
Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Wenn Sie daher im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen unterwegs sind, sollten Sie den Reifendruck entsprechend kontrollieren und anpassen.

Wichtig
Falls ein Reifen ausgetauscht werden sollte, wird empfohlen, die Marke und den Typ der Erstausstattung zu verwenden. Messen Sie den Reifendruck immer im kalten Zustand.

Um die Rundheit der vorderen Felge bei Befahren von besonders unebenen Straßen sichern zu können, ist der Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar zu erhöhen.

RIPARAZIONE O SOSTITUZIONE DEI PNEUMATICI

I pneumatici senza camera d'aria in presenza di forature di lieve entità impiegano molto tempo prima di sgonfiarsi in quanto hanno un certo grado di autotenuta. Se un pneumatico risulta leggermente sgonfio controllate attentamente che non vi siano perdite.

Attenzione
In caso di foratura sostituire il pneumatico. Per assicurare maneggevolezza e stabilità alla Vostra moto, ogni volta che dovete fare una sostituzione, usate soltanto i pneumatici di primo equipaggiamento, ed attenetevi ai valori di pressione consigliati. Assicuratevi di aver applicato saldamente i cappucci di protezione delle valvole per evitare perdite di pressione durante la marcia. Non usate mai un pneumatico con camera d'aria. La mancata osservanza di questa norma può causare lo scoppio improvviso del pneumatico, con gravi conseguenze per pilota e passeggero.

Dopo la sostituzione di un pneumatico è necessario provvedere alla equilibratura della ruota presso un Concessionario Ducati.

Importante
Non staccate o spostate i contrappesi per la bilanciatura delle ruote.

TYRE REPAIR OR REPLACEMENT

In the event of a tiny puncture, tubeless tyres will take a long time time to deflate, as they tend to keep air inside. If you find low pressure on one tyre, check the tyre for punctures.

Warning
A tyre must be replaced when punctured. To ensure good handling and stability, replace tyres with recommended standard tyres only, inflated to the recommended pressure. Never use tube type tyres. Failure to heed this warning may lead to sudden tyre bursting and to serious danger to rider and passenger.

After replacing a tyre, have the wheel balanced at a Ducati Dealer's shop.

Important
Do not remove or shift the wheel balancing weights.

REPARATION OU REMPLACEMENT DES PNEUS

En cas de légères crevaisons, les pneus sans chambre à air se dégonflent très lentement, puisqu'ils ont un certain degré d'étanchéité autonome. Si vous constatez qu'un pneu est légèrement dégonflé, contrôlez soigneusement s'il y a des fuites.

Attention
En cas de crevaison, remplacer le pneu. Pour avoir une parfaite maniabilité et stabilité, n'utilisez que des pneus d'origine et respectez les valeurs de pression conseillées, lors de chaque remplacement. Assurez-vous d'avoir solidement appliqué les capuchons de protection des valves pour éviter les chutes de pression pendant la marche. N'utilisez jamais de pneus avec chambre à air. Le non-respect de cette règle peut entraîner la crevaison soudaine du pneu, d'où la possibilité de graves retombées sur le pilote et passager.

Après remplacement d'un pneu il faut réaliser l'équilibrage de la roue auprès d'un Concessionnaire Ducati.

Important
Ne détachez ni déplacez les contrepoids d'équilibrage des roues.

REPARATUR ODER AUSTAUSCH DER REIFEN

Die Reifen ohne Luftkammer, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftabweichungserscheinungen zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte sich ein Reifen als leicht platt erweisen, müssen Sie genau kontrollieren, daß keine Luftverluste vorhanden sind.

Achtung
Falls der Reifen Löcher aufweist, muß er ausgewechselt werden.
Falls Sie die Reifen austauschen, müssen Sie ausschließlich den Reifentyp der Erstausstattung verwenden und auf die empfohlenen Reifendruckwerte beachten, nur so kann die Wendigkeit und die Stabilität Ihres Motorrads gesichert werden. Um Druckverluste während der Fahrt zu verhindern, müssen Sie sich davon überzeugen, daß die Schutzkappen wieder fest auf den Ventilen sitzen. Verwenden Sie niemals Reifen mit Luftkammern. Ein Nichtbeachten dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für den Fahrer und den Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist es notwendig, die Auswuchtung des jeweiligen Rads bei einen Ducati-Händler vornehmen zu lassen.

Wichtig
Nehmen Sie niemals die für die Auswuchtung der Reifen bestimmten Gegengewichte ab und verschieben Sie diese nie.

SPESSORE MINIMO DEL BATTISTRADA

Misurate lo spessore minimo (S, fig. 23) del battistrada nel punto di massimo consumo: non deve essere inferiore a 2 mm e comunque non inferiore a quanto prescritto dalla legislazione vigente.

Importante
Fate un controllo per individuare eventuali crepe o tagli, sopratutto nelle pareti laterali, sostituendo il pneumatico in caso di danno grave.

Rigonfiamenti o macchie estese ed evidenti indicano danni interni e quindi si dovrà procedere alla sostituzione. Togliete dal battistrada sassolini o altri corpi estranei rimasti incastrati nella scolpitura.

Note
Per la sostituzione di pneumatici rivolgetevi presso i Concessionari o presso le officine autorizzate Ducati al fine di essere sicuri del corretto smontaggio e rimontaggio delle ruote.

MINIMUM TREAD DEPTH

Measure tread depth (S. fig. 23) at the point where tread is most worn down. It should not be less than 2 mm and anyway not below the legal limit.

Important
Visually inspect the tyre for cracks and cuts, checking the side walls very accurately, and replace it if badly damaged.

Bulges or large spots are indicative of internal damage, i.e. that tyre should be replaced. Remove any stones or other foreign bodies caught in the tread.

Note
If tyres need replacing, contact the Ducati Dealers or authorized service centres to make sure wheels are removed and refitted correctly.

EPAISSEUR MIN. DE LA BANDE DE ROULEMENT

Mesurez l'épaisseur minimum (S, fig. 23) de la bande de roulement dans le point où l'usure est plus importante: elle ne doit pas être inférieure à 2 mm et, quoi qu'il en soit, non inférieure aux dispositions de la loi en vigueur.

Important
Contrôlez votre pneu pour détecter des coupures ou fissures, surtout sur les faces latérales, et remplacez-le s'il est sérieusement abîmé.

Des gonflements ou des taches évidentes et étendues révèlent des dommages à l'intérieur. Remplacer le pneu. Otez le gravier ou les autres corps étrangers restés dans le relief.

Notes
Pour le remplacement des pneus adressez-vous aux Concessionnaires ou Centres Service agrées Ducati, afin d'être surs que le démontage et remontage des roues sera correct.

MINDESTPROFILTIEFE DER RADLAUFFLÄCHE

Messen Sie die Profiltiefe der Radlauffläche (S, Abb. 23) an der jeweils am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens. Die abgenommene Tiefe darf niemals unter 2 mm liegen bzw. niemals unter den, seitens der sich in Kraft befindlichen Gesetzen bestimmten Werten liegen.

Wichtig
Kontrollieren Sie die Reifen auf eventuelle Risse oder Einschnitte hin, besonders an deren Seitenwänden. Bei schwerer Beschädigung muß der betreffende Reifen ausgewechselt werden.

Ausbenlungen oder breite und sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Der jeweilige Reifen muß in diesem Fall auswechselt werden. Entfernen Sie aus der Lauffläche eventuell in deren Profil festgeklemmte Steinchen oder sonstige Fremdkörper.

Merke
Für den Radwechsel müssen Sie sich an unsere Händler oder an eine, seitens der Ducati autorisierte Werkstatt wenden, um so sicher gehen zu können, daß die Abnahme und der Wiederanbau in korrekter Weise erfolgen.

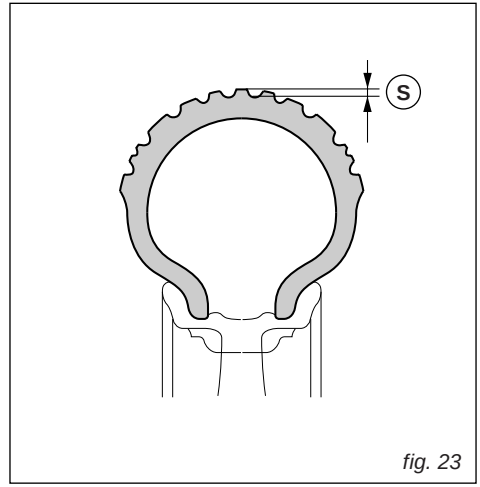


fig. 23

SOSPENSIONI

Posteriore
Ad azionamento progressivo ottenuto con l'interposizione di un bilancere tra telaio e fulcro superiore dell'ammortizzatore. L'ammortizzatore, regolabile in estensione, in compressione e nel precarico della molla, è infulcrato nella parte inferiore ad un forcellone oscillante monobraccio in lega leggera. Il forcellone ruota intorno al perno fulcro passante per il telaio e per il motore.

Questo sistema conferisce al mezzo eccezionali doti di stabilità.
Marca e tipo:
ÖHLINS DU 3420
Corsa:
71 mm
Escursione ruota:
130 mm

Anteriore
A forcella oleodinamica a steli rovesciati dotata di sistema di regolazione esterna del freno idraulico in estensione e compressione e del precarico delle molle interne agli steli.
Marca e tipo:
SHOWA GD051
Diametro tubi portanti:
43 mm
Corsa sull'asse steli:
127 mm

SUSPENSIONS

Rear suspension
Of the progressive type, thanks to a rocker arm placed between frame and upper pivot point of the shock absorber. Equipped with a shock absorber enables the adjustment of rebound and compression damping and spring preload. At the bottom pivot point it is connected to a light-alloy single-sided swingarm. The swingarm hinges on a pivot pin passing through the frame and the engine.

The whole system gives the bike excellent stability.
Make and type:
ÖHLINS DU 3420
Travel:
71 mm
Wheel travel:
130 mm

Front suspension
Hydraulic upside-down fork with outer adjuster for rebound, compression, and preload (for inner springs of fork legs).
Make and type:
SHOWA GD051
Stanchion diameter:
43 mm
Travel along leg axis:
127 mm

SUSPENSIONS

Arrière
A commande progressive obtenue par l'interposition d'un balancier entre cadre et pivot supérieur de l'amortisseur. L'amortisseur, réglable en extension, en compression et dans la précharge du ressort, est fixé par sa partie inferieur sur le bras oscillant en alliage léger à un seul bras. Le bras oscillant tourne autour de l'axe pivot qui passe par le cadre et le moteur.

Cette solution technologique procure au systeme une stabilité exceptionelle.
Marque et type:
ÖHLINS DU 3420
Débattement:
71 mm
Débattement roue:
130 mm

Avant
Fourche hydraulique inversée, avec réglages externe en compression/detente, ainsi que la precharge des ressorts intérieur.
Marque et type:
SHOWA GD051
Diamètre tubes porteurs:
43 mm
Débattement sur l'axe tubes de fourche:
127 mm

RADAUFHÄNGUNGEN

Hinten

Mit progressiver Betätigung durch die Zwischensetzung eines Kipphebels zwischen Rahmen und dem oberen Schwenkpunkt des Stoßdämpfers. Der ausgestattete Stoßdämpfer, sowohl in seiner Druckstufe, als auch in seiner Zugstufe, sowie in der Federvorspannung einstellbar, ist an seinem unteren Teil an eine Monoarm-Schwinge aus Leichtmetall gehakt. Die Schwinge dreht um den durch dem Rahmen und den Motor verlaufenden Schwenkbolzen.

Dieses System verleiht dem Motorrad eine hervorragende Stabilität.
Fabrikat und Typ:
ÖHLINS DU 3420
Hub:
71 mm
Radhub:
130 mm

Vorne

Öldynamische Up-Side-Down Gabel, mit außen liegendem Einstellsystem für die hydraulische Dämpfung in der Aus- und Einfederung bzw. Zug- und Druckstufe und für die Vorspannung der, in den Holmen liegenden Federn.
Fabrikat und Typ:
SHOWA GD051
Durchmesser der Tauchrohre:
43 mm
Hub auf Holmachse:
127 mm

IMPIANTO ELETTRICO

Formato dai seguenti particolari principali:
Proiettore anteriore composto da:
unità anabbagliante poliellissoidale a condensatore 12V-55W;
unità abbagliante 12V-55W;
Luce di posizione con lampada 12V-5W.
Quando si accende l'abbagliante, la luce anabbagliante non si spegne e quindi la potenza illuminante totale è pari alla somma di quelle fornite dalle due lampade.
Cruscotto, lampade spia 12V-1,2W e lampade illuminazione strumento 12V-2W.
Comandi elettrici sul manubrio.
Indicatori direzione, lampade 12V-10W.
Avvisatore acustico.
Interruttori luci arresto.
Batteria, 12V-16 Ah.
Alternatore 12V-350W.
Regolatore elettronico, protetto con fusibile da 40 A posto a lato della batteria.
Motorino avviamento, 12V-0,7 kW.
Fanale posteriore, lampada doppio filamento 12V-5/21W per segnalazione arresto e luce posizione; lampada 12V-5W per illuminazione targa.

Note
Per la sostituzione delle lampade vedi al paragrafo "Sostituzione lampade luci" alle pag. 206.

ELECTRIC SYSTEM

Basic electric items are:
Headlamp
It consists of:
12V-55W polyellipsoidal low beam, equipped with capacitor;
12V-55W high beam;
Parking light with 12V-5W bulb.
The low beam stays on when you switch on the high beam and total lighting power will be the sum of that provided by each of the beams.
Instrument panel, 12V-1,2W bulbs for warning lights and 12V-2W bulbs for instrument lights.
Electric controls on handlebar.
Turn indicators, 12V-10W bulbs.
Warning horn.
Stop light switches.
Battery, 12V-16 A.
Generator, 12V-350W.
Electronic voltage regulator, protected by a 40 A fuse located on the side of the battery.
Starter motor, 12V-0.7 kW.
Tail light, 12V-5/21W double-filament bulb for rear stop light and tail light, 12V-5W bulb for number plate light.

Note
See "Replacing bulbs" on page 206 for relevant instructions.

SYSTEME ELECTRIQUE

Voici les principaux éléments qui le constituent:
Phare avant se compose de:
unité phares code polyellipsoïdale à condensateur 12V-55W;
unité feu de route 12V-55W;
Feu de position avec ampoule 12V-5W.
Quand le feu de route est allumé, le code ne s'éteint pas; la puissance d'éclairage totale est donc égale à la somme de la capacité livrée par les deux feux.
Tableau de bord, lampes témoin 12V-1,2W et lampes d'éclairage instrument 12V-2W.
Commandes électriques sur le guidon.
Clignotants de direction, ampoules 12V-10W.
Avertisseur sonore.
Commutateurs de feux stop.
Batterie, 12V-16 Ah.
Alternateur, 12V-350W.
Régulateur électronique, protégé par fusible de 40A placé à la côté de la batterie.
Démarreur électrique, 12V-0,7 kW.
Feux arrière, ampoule à double filament, 12V-5/21W pour signaler l'arrêt et feu de position; ampoule 12V-5W pour éclairage de la plaque minéralogique.

Notes
Pour le remplacement des ampoules se reporter au paragraphe "Remplacement ampoules d'éclairage" aux pages 206.

ELEKTRISCHE ANLAGE

Die Hauptbestandteile der elektrischen Anlage sind:
Vorderer Scheinwerfer
bestehend aus:
einer polyellipsoiden Abblendlichteinheit mit Kondensator 12V-55W;
einer Aufblendlichteinheit mit 12V-55W;
Standlicht mit einer 12V-5W Glühbirne.
Wird das Fernlicht eingeschaltet, schaltet sich das Abblendlicht nicht aus, dies bedeutet, daß die gesamte Leuchtleistung der Summe aus der von diesen beiden Glühbirnen abgegebenen Leistung hervorgeht.
Instrumentenbrett, Kontrolleuchten 12V-1,2W und 12V-2W Glühbirnen für Instrumentenbeleuchtung.
Elektrische Steuerungen am Lenker.
Blinker, 12V-10W Glühbirnen.
Hupe.
Bremslichtschalter.
Batterie, 12V-16 Ah.
Drehstromgenerator, 12V-350W.
Elektronischer Regler, geschützt durch 40A-Sicherung an der Seite der Batterie.
Anlaßermotor, 12V-0,7 kW.
Rücklicht, 12V-5/21W-Zweifadenbirne als Bremslicht und als Standlicht. 12V-5W Glühbirne für Kennzeichenbeleuchtung.

Merke
Im Hinblick auf den Austausch der Glühbirnen verweisen wir auf den Paragraph “Austausch der Glühbirnen” auf Seite 207.

FUSIBILI

La scatola porta fusibili principale (fig. 24.1) è posizionata sul lato destro del telaio. I fusibili utilizzati sono accessibili rimuovendo il coperchio di protezione sulla cui superficie è riportato l'ordine di montaggio e l'amperaggio.
Solo 6 fusibili sono collegati all'impianto. Due sono di riserva.

A protezione dei relè dell'impianto di iniezione vi sono due fusibili (1, fig. 24.2) posizionati davanti ai relè, sul lato destro del telaietto posteriore.

Il fusibile posto a lato della batteria (fig. 24.3) protegge il regolatore elettronico. Per accedere al fusibile è necessario rimuovere il cappuccio di protezione (2).

Un fusibile bruciato si riconosce dall'interruzione del filamento conduttore interno (A, fig. 24.4).

Importante
Per evitare possibili corto circuiti eseguite la sostituzione del fusibile con chiave di accensione in posizione ***OFF*** *.*

Attenzione
Non usate mai un fusibile con prestazioni diverse da quelle stabilite. La mancata osservanza di questa norma potrebbe provocare danni al sistema elettrico o addirittura incendi.

FUSES

The main fuse box (fig. 24.1) is located on the frame right side. To expose the fuses, take off the box protective cover. Mounting position and ampere capacity are marked on it.
Only 6 the fuses are connected. There are two spare fuses.

Injection relays are protected by two fuses (1, fig. 24.2) located in front of the relays, on the rear frame right side.

The fuse located on a side of the battery (fig. 24.3) protects the electronic regulator. Remove the fuse cap (2) to expose it.

A blown fuse is identified by the interrupted inner filament (A, fig. 24.4).

Important
Switch the ignition key to ***OFF*** *before replacing the fuse to avoid possible short circuits.*

Warning
Never use a fuse with a rating other than specified. Failure to observe this rule may damage the electric system or even lead to fire.

FUSIBLES

La boîte à fusibles principale (fig. 24.1) est placée sur le côté droite du cadre. Les fusibles utilisés sont accessibles en retirant le cache de protection sur lequel est indiqué l'ordre de montage et l'ampérage.
Au système ne sont reliés que 6 fusibles. Deux sont de réserve.

En tant que protection des relais du système à injection, il y a deux fusibles (1, fig. 24.2) placé devant le relais, sur le côté droite du cadre arrière.

Le fusible placé à côté de la batterie (fig. 24.3) protège le régulateur électronique. Pour accéder au fusible il faut retirer le capuchon (2) de protection.

On peut reconnaître un fusible grillé par la coupure de son filament intérieur de conduction (A, fig. 24.4).

Important
Pour éviter tout court-circuitage, réalisez le remplacement du fusible avec clé de contact en position ***OFF*** *.*

Attention
N'utilisez jamais un fusible ayant des caractéristiques différentes des celles établies. Le non-respect de cette règle pourrait porter préjudice au système électrique et même provoquer des incendies.

SICHERUNGEN

Der Hauptsicherungskasten (Abb. 24.1) befindet sich auf der rechten Rahmenseite. Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels zugänglich. Auf diesem Deckel ist die Einbauordnung und der jeweilige Wert im Ampere angegeben. Es sind insgesamt 6 Sicherungen an die Anlage geschlossen. Zwei davon sind Ersatzsicherungen.

Zum Schutz der Relais in der Einspritzanlage wurden zwei Sicherungen (1, Abb. 24.2) vorgesehen, die sich vorder dem Relais, auf der rechten Hinterrahmenseite befinden.

Die Sicherung auf der Batterieseite (Abb. 24.3) sorgt für den Schutz des elektronischen Reglers. Um an diese Sicherung gelangen zu können, müssen Sie dessen Schutzkappe (2) abnehmen.

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand einer Unterbrechung des Glühdrahts ihres inneren Leiters erkennbar (A, Abb. 24.4).

Wichtig
*Um eventuelle Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Austauscharbeiten der Sicherungen unter Bedingung eines auf **OFF** stehenden Zündschlüssels erfolgen.*

Achtung
Verwenden Sie niemals eine Sicherung mit Leistungen, die von den festgelegten Werten abweicht. Eine mangelnde Beachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung des elektrischen Systems oder gar einen Brand zur Folge haben.

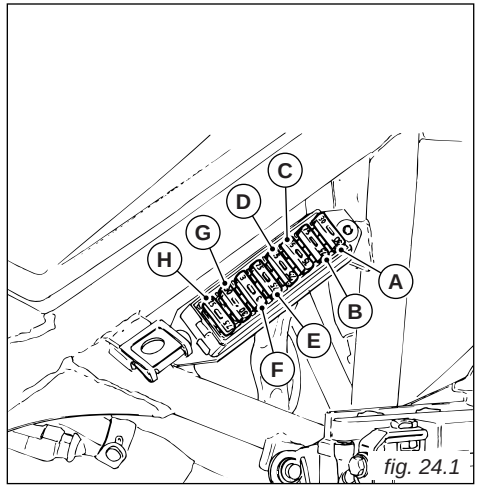


fig. 24.1

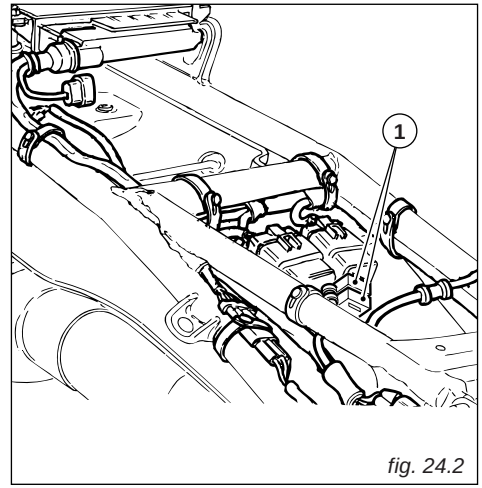


fig. 24.2

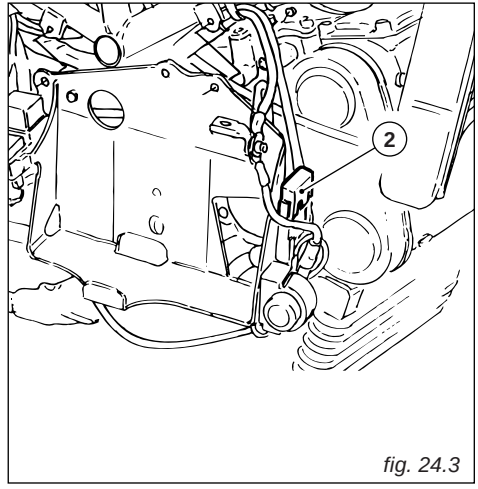


fig. 24.3

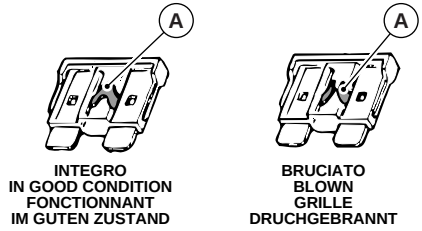


fig. 24.4

LEGENDA SCHEMA IMPIANTO ELETTRICO/INIEZIONE-ACCENSIONE

(vedi pag. 221)

1) Commutatore manopola destra
2) Interruttore a chiave
3) Relé accensione
4) Scatola fusibili
5) Intermittenza indicatori direzione
6) Relè elettrovalvola
7) Motorino avviamento
8) Teleruttore avviamento
9) Batteria
10) Trasmettitore temperatura acqua
11) Termointerruttore ventola
12) Elettroventola
13) Indicatore direzione posteriore destro
14) Fanale posteriore
15) Luce targa
16) Indicatore direzione posteriore sinistro
17) Serbatoio con pompa carburante e sensore livello benzina
18) Presa diagnosi
19) Bobina cilindro verticale
20) Bobina cilindro orizzontale
21) Candela cilindro orizzontale
22) Candela cilindro verticale
23) Iniettore cilindro orizzontale
24) Iniettore cilindro verticale
25) Potenziometro rotazione farfalle
26) Sensore pressione aria
27) Sensore temperatura aria
28) Sensore motore
29) Sensore temperatura acqua
30) Centralina "Marelli"
31) Fusibili per relè iniezione
32) Fusibile regolatore 40A
33) Regolatore
34) Alternatore
35) Interruttore indicatore cambio in folle
36) Interruttore pressione olio
37) Interruttore posteriore STOP
38) Microinterruttore STOP anteriore
39) Commutatore manopola sinistra
40) Cruscotto
41) Indicatore direzione anteriore sinistro
42) Proiettore
43) Indicatore direzione anteriore destro
44) Avvisatore acustico
45) Relè iniezione

Codice colore cavi

Bk Nero
Bn Marrone
G Verde
Gr Grigio
Lb Azzurro
P Rosa
R Rosso
V Viola
Y Giallo
Y-G Giallo-Verde
R-Bk Rosso-Nero
Y-Bk Giallo-Nero
O-Bk Arancio-Nero
G-W Verde-Bianco
Gr-R Grigio-Rosso
V-Bk Viola-Nero
W-R Bianco-Rosso
G-B Verde-Bleu
G-Bk Verde-Nero
Gr-Bk Grigio-Nero
R-G Rosso-Verde
W-B Bianco-Bleu
O-W Arancio-Bianco
R-B Rosso-Bleu

Legenda scatola fusibili (4)

Pos.	Utilizzatori	Val.
A-1	Generale	30 A
B-2	Elettroventola raffreddamento	7,5 A
C-3	Luci anabbaglianti e abbaglianti	15 A
D-4	Indicatori direzione, spie, luci posizione e cruscotto	7,5 A
E-5	Stop, claxon	7,5 A
F-6	Commutatore Dx.	3 A
G-7	Riserva	30 A
H-8	Riserva	7,5 A

LEGEND OF THE WIRING DIAGRAM OF ELECTRIC, AND IGNITION-INJECTION SYSTEMS (see page 221)

1) R.H. twist grip switch
2) Key-operated switch
3) Ignition relay
4) Fuse box
5) Turn indicator flasher
6) Electric fan relay
7) Starter motor
8) Starter solenoid
9) Battery
10) Coolant temperature transmitter
11) Fan thermostatic switch
12) Electric fan
13) Rear right-turn indicator
14) Tail light
15) Number plate light
16) Rear left-turn indicator
17) Fuel tank with fuel pump and fuel level sensor
18) Diagnostic socket
19) Coil (rear cylinder)
20) Coil (front cylinder)
21) Spark plug (front cylinder)
22) Spark plug (rear cylinder)
23) Injector (front cylinder)
24) Injector (rear cylinder)
25) Throttle position sensor
26) Air pressure sensor
27) Air temperature sensor
28) Timing sensor
29) Coolant temperature sensor
30) Computer "Marelli"
31) Injection relay fuses
32) Regulator fuse 40A
33) Regulator
34) Generator
35) Neutral light switch
36) Oil pressure switch
37) Rear STOP light switch
38) Front STOP microswitch
39) L.H. twist grip switch
40) Instrument panel
41) Front left-turn indicator
42) Headlamp
43) Front right-turn indicator
44) Horn
45) Injection relay

Wire color coding

Bk Black
Bn Brown
G Green
Gr Grey
Lb Light blue
P Pink
R Red
V Violet
Y Yellow
Y-G Yellow-Green
R-B Red-Black
Y-Bk Yellow-Black
O-Bk Orange-Black
G-W Green-White
Gr-R Grey-Red
V-Bk Violet-Black
W-R White-Red
G-B Green-Blue
G-Bk Green-Black
Gr-Bk Grey-Black
R-G Red-Green
W-B White-Blue
O-W Orange-White
R-B Red-Blue

Legend of fuse box (4)

Pos.	Description	Rat.
A-1	Main switch	30 A
B-2	Cooling electric fan	7,5 A
C-3	High and low beams	15 A
D-4	Direction indicators, pilot lights, tail lights and dashboard lights	7,5 A
E-5	Stop, warning horn	7,5 A
F-6	Right commutator	3 A
G-7	Reserve	30 A
H-8	Reserve	7,5 A

LEGENDE PLAN DE CABLAGE ELECTRIQUE/INJECTION-ALLUMAGE (voir page 221)

1) Commandes à droite
2) Commutateur de démarrage à clé
3) Relais allumage
4) Boîte à fusibles
5) Intermittence clignotants de direction
6) Relais ventilateur electrique
7) Démarreur électrique
8) Solénoïde de démarrage
9) Batterie
10) Manocontact température eau
11) Thermocontact ventilateur
12) Ventilateur électrique
13) Clignotant de direction arrière droit
14) Feux arrière
15) Eclairage de plaque
16) Clignotant de direction arrière gauche
17) Réservoir avec pompe à carburant et transmetteur niveau carburant
18) Contact diagnostic
19) Bobine cylindre vertical
20) Bobine cylindre horizontal
21) Bougie cylindre horizontal
22) Bougie cylindre vertical
23) Injecteur cylindre horizontal
24) Injecteur cylindre vertical
25) Potentiomètre rotation papillons
26) Transmetteur pression air
27) Transmetteur température air
28) Transmetteur moteur
29) Transmetteur température eau
30) Boîtier électronique «Marelli»
31) Fusibles pour relais injection
32) Fusible régulateur 40A
33) Régulateur
34) Alternateur
35) Interrupteur témoin sélecteur au point mort
36) Interrupteur indicateur pression huile
37) Interrupteur STOP arrière
38) Microrupteur STOP avant
39) Commandes à gauche
40) Tableau de bord
41) Clignotant de direction avant gauche
42) Phare
43) Clignotant de direction avant droit
44) Avertisseur sonore
45) Relais injection

Code couleurs des câbles

***Bk** Noir*
***Bn** Marron*
***G** Vert*
***Gr** Gris*
***Lb** Bleu clair*
***P** Rose*
***R** Rouge*
***V** Violet*
***Y** Jaune*
***Y-G** Jaune-Vert*
***R-Bk** Rouge-Noir*
***Y-Bk** Jaune-Noir*
***O-Bk** Orange-Noir*
***G-W** Vert-Blanc*
***Gr-R** Gris-Rouge*
***V-Bk** Violet-Noir*
***W-R** Blanc-Rouge*
***G-B** Vert-Bleu*
***G-Bk** Vert-Noir*
***Gr-Bk** Gris-Noir*
***R-G** Rouge-Vert*
***W-B** Blanc-Bleu*
***O-W** Orange-Blanc*
***R-B** Rouge-Bleu*

Légende boîte à fusibles (4)

Pos.	Consommateurs	Val.
A-1	Interrupteur général	30 A
B-2	Electro-ventilateur de refroidissement	7,5 A
C-3	Feux de croisement et de route	15 A
D-4	Indicateur de direction, témoins, feux de position, éclairage planche de bord	7,5 A
E-5	Stop, klaxon	7,5 A
F-6	Commutateur côté droit	3 A
G-7	Réserve	30 A
H-8	Réserve	7,5 A

SCHEMAVERZEICHNIS - "ELEKTRISCHE ANLAGE / EINSPRITZUNG UND ZÜNDUNG" (siehe Seite 221)

1) Lenkerschalter rechts
2) Schlüsselschalter
3) Zündrelais
4) Sicherungskasten
5) Schrittschaltung für Blinker
6) Relais für Elektrolüfter
7) Anlaßmotor
8) Anlaßfernschalter
9) Batterie
10) Wassertemperaturgeber
11) Thermostatischer Lüfterschalter
12) Elektrolüfterrad
13) Blinker, hinten rechts
14) Schlußlicht
15) Nummernschildbeleuchtung
16) Blinker, hinten links
17) Kraftstofftank mit Pumpe und Benzinpegelsensor
18) Diagnosestecker
19) Zündspule des senkrechten Zylinders
20) Zündspule des waagrechten Zylinders
21) Zündkerze des waagerechten Zylinders
22) Zündkerze des senkrechten Zylinders
23) Einspritzventil des waagrechten Zylinders
24) Einspritzventil des senkrechten Zylinders
25) Potentiometer für Drosselklappenstellung
26) Luftdrucksensor
27) Lufttemperatursensor
28) Motorsensor
29) Wassertemperatursensor
30) Steuergehäuse "Marelli"
31) Sicherungen für Relais der Einspritzung
32) Reglersicherung 40A
33) Regler
34) Drehstromgenerator
35) Leerlaufkontrollschalter
36) Öldruckschalter
37) Hinterer Bremslichtschalter
38) Vorderer Bremslicht-Mikroschalter
39) Lenkerschalter links
40) Instrumentenbrett
41) Blinker, vorne links
42) Scheinwerfer
43) Blinker, vorne rechts
44) Hupe
45) Relais der Einspritzung

Farbkennzeichnung der Kabel

***Bk** Schwarz*
***Bn** Braun*
***G** Grün*
***Gr** Grau*
***Lb** Hellblau*
***B** Rosa*
***R** Rot*
***V** Violett*
***Y** Gelb*
***Y-G** Gelb-Grün*
***R-Bk** Rot-Schwarz*
***Y-Bk** Gelb-Schwarz*
***O-Bk** Orange-Schwarz*
***G-W** Grün-Weiss*
***Gr-R** Grau-Rot*
***V-Bk** Violett-Schwarz*
***W-R** Weiss-Rot*
***G-B** Grün-Blau*
***G-Bk** Grün-Schwarz*
***Gr-Bk** Grau-Schwarz*
***R-G** Rot-Grün*
***W-B** Weiss-Blau*
***O-W** Orange-Weiss*
***R-B** Rot-Blau*

Erläuterung des Sicherungskastens (4)

Pos.	*Benennung*	*Wert*
A-1	*Hauptschalter*	*30 A*
B-2	*Kühlelektrolüfter*	*7,5 A*
C-3	*Abblend- und Blendlichte*	*15 A*
D-4	*Drehungszeiger, Kontrolleuchten, Parkleuchten und Instrumentenbrett-leuchten*	*7,5 A*
E-5	*Bremsschlußleuchten, Klaxon*	*7,5 A*
F-6	*Umschalter rechts*	*3 A*
G-7	*Reserve*	*30 A*
H-8	*Reserve*	*7,5 A*

PRESTAZIONI

La velocità massima nelle singole marce è ottenibile solo osservando scrupolosamente le norme di rodaggio prescritte ed eseguendo periodicamente le manutenzioni stabilite.
Velocità massima:
250 Km/h

PESI

A secco:
194 Kg
A pieno carico:
310 Kg

Attenzione
La mancata osservanza dei limiti di carico potrebbe influenzare negativamente la maneggevolezza e la resa del vostro motociclo e potrebbe causare la perdita di controllo del veicolo.

INGOMBRI (mm) (fig. 25)

PERFORMANCE DATA

Maximum speed in any gear should be reached only after a correct running-in period with the motorcycle properly serviced at the recommended intervals.
Max. speed:
250 Km/hr

WEIGHTS

Dry:
194 Kg
Carrying full load:
310 Kg

Warning
Failure to observe weight limits could result in poor handling and impair the performance of your motorcycle, and you may loose control of the motorcycle.

OVERALL DIMENSIONS (mm) (fig. 25)

PERFORMANCES

La vitesse maximum, à chaque changement de rapport, ne peut être obtenue qu'en respectant les instructions de rodage indiquées et en exécutant périodiquement les opérations d'entretien préconisées.
Vitesse max.:
250 Km/h

POIDS

Sans essence:
194 Kg
A pleine charge:
310 Kg

Attention
Le non-respect des limites de masse totale pourrait influencer négativement la maniabilité et le rendement de votre motocycle, ainsi que provoquer la perte de contrôle du véhicule.

DIMENSIONS (en mm) (fig. 25)

LEISTUNGEN

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die festgelegten Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt werden.
Höchstgeschwindigkeit:
250 Km/Std.

GEWICHTE

Leergewicht:
194 Kg
Voll beladen:
310 Kg

Achtung
Ein mangelndes Beachten der Beladungsgrenzen könnte die Wendigkeit und die Leistung Ihres Motorrads in negativer Weise beeinflussen und zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

MASSE (mm) (Abb.25)

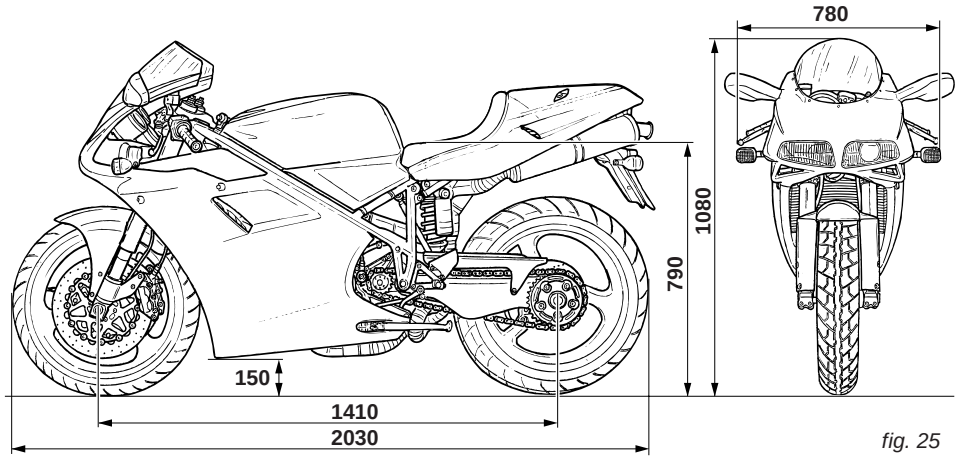


fig. 25

RIFORNIMENTI	Tipo	dm^3 (litri)
Serbatoio combustibile, compresa una riserva di 4 dm^3 (litri)	Benzina 95-98 RON (in Australia usare solo benzina senza piombo)	17
Coppa motore e filtro	(vedi tabella a pag. 121)	3,8
Circuito freni ant./post. e frizione	Liquido speciale per sistemi idraulici DOT 4	—
Catena	Olio per ingranaggi SAE 80-90 o prodotti specifici per catene con anelli OR	—
Cavo contachilometri	Grasso a base di litio, a fibra media, di tipo "multipurpose"	—
Cuscinetti sterzo	Grasso a base di litio, a fibra media, di tipo "multipurpose"	—
Protettivo per contatti elettrici	Prodotti specifici per la pulizia e la lubrificazione di contatti elettrici ed elettronici	—
Forcella anteriore	SHOWA SS8 oppure A.T.F.	0,480 (per stelo)
Circuito di raffreddamento	Liquido antigelo (totalmente assente da nitriti, ammine e fosfati) 35÷40% + acqua	3,5

Importante
Non è ammesso l'uso di additivi nel carburante o nei lubrificanti.

COPPIE DI SERRAGGIO	Filettatura	Nm tolleranza ±5%
Candele	M12x1,25	20
Dado per perno ruota anteriore (grasso al Bisolfuro di Molibdeno)	M25x1,25	63
Viti di fermo perno ruota anteriore (grasso al Bisolfuro di Molibdeno)	M8x1,25	22
Dado fissaggio flangia corona (grasso al Bisolfuro di Molibdeno)	M33x1,5	137
Dado ruota posteriore (grasso al Bisolfuro di Molibdeno)	M38x1,5	157
Dado fissaggio snodo su biella sospensione posteriore	M12x1,75	25
Viti fissaggio cannotto di sterzo (grasso al Bisolfuro di Molibdeno)	M8x1,25	22

TOPPING-UPS	Type of fluid	dm³ (liters)
Fuel tank, including a reserve of 4 dm³ (liters)	Gasoline 95-98 RON (in Australia, use only unleaded fuel)	17
Oil sump and oil filter (engine)	(see table page 121)	3.8
Front/Rear brake and clutch circuits	Special hydraulic fluid DOT 4	—
Drive chain	Gear oil SAE 80-90 or specific products for chains with O-rings	—
Odomoter cable	Medium-fiber lithium-based grease of the multi-purpose type	—
Steering bearings	Medium-fiber lithium-based grease of the multi-purpose type	—
Protectant for the electric contacts	Special contact cleaners and lubricants for electric and electronic contacts	—
Front fork	SHOWA SS8 or A.T.F.	0.480 (for every leg)
Cooling circuit	Anti-freeze fluid (totally nitrite, amine and phosphate-free), 35%-40% solution in water	3.5

Important
Never use any additives in fuel or lubricants.

TORQUE FIGURES	Threading	Nm ±5% tolerance
Spark plugs	M12x1.25	20
Front wheel spindle nut (molybdenum disulphide grease)	M25x1.25	63
Front wheel spindle set screws (molybdenum disulphide grease)	M8x1,25	22
Rear sprocket flange check nut (molybdenum disulphide grease)	M33x1,5	137
Rear wheel nut (molybdenum disulphide grease)	M38x1,5	157
Joint fixing rear suspension nut	M12x1.75	25
Steering tube screws (molybdenum disulphide grease)	M8x1.25	22

RAVITAILLEMENTS	Produit	dm^3 (litres)
Réservoir à essence, y compris une réserve de 4 dm^3 (litres)	Essence 95-98 RON (en Australie n'utiliser que de l'essence sans plomb)	17
Carter moteur et filtre	(voir Tableau à page 121)	3,8
Circuits de freins AV/AR et embrayage	Liquide spécial pour systèmes hydrauliques DOT 4	—
Chaîne	Huile à engrenages SAE 80-90 ou produits spécifiques pour chaînes avec joints toriques OR	—
Câble de compteur kilométrique	Graisse à base de lithium, à fibre moyenne, de type "multipurpose"	—
Roulements de direction	Graisse à base de lithium, à fibre moyenne, de type "multipurpose"	—
Protection pour contacts électriques	Produits spécifiques pour le nettoyage et le graissage des contacts électriques et électroniques	—
Fourche avant	SHOWA SS8 ou A.T.F.	0,480 (par tube)
Circuit de refroidissement	Liquide antigel (totalement sans nitrites, amines et phosphates) 35÷40% ajouté à l'eau	3,5

Important
L'emploi d'additifs dans l'essence ou dans les lubrifiants est à proscrire.

COUPLES DE SERRAGE	Filetage	Nm Tolérance ±5%
Bougies	M12x1,25	20
Ecrou axe roue avant (graisse au bisulphure de molybdène)	M25x1,25	63
Vis de serrage axe roue avant (graisse au bisulphure de molybdène)	M8x1,25	22
Ecrou de fixation bride couronne (graisse au bisulphure de molybdène)	M33x1,5	137
Ecrou roue arrière (graisse au bisulphure de molybdène)	M38x1,5	157
Ecrou de fixation joint sphérique sur la bielle de la suspension arrière	M12x1,75	25
Vis de fixation goujons d'entraînement (graisse au bisulphure de molybdène)	M8x1,25	22

BETRIEBSSTOFFE	Typ	dm^3 (Liter)
Kraftstofftank, einschl. Reserve von 4 dm^3 (Ltr.)	Benzin 95-98 RON (in Australien darf nur bleifreies Benzin getankt werden)	17
Ölwanne und Filter	(siehe Tabelle Seite 121)	3,8
Vorderer/hinterer Brems- und Kupplungskreislauf	Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme DOT 4	—
Kette	Zahnradöl SAE-80-90 oder spezifische Produkte für Ketten mit O-Ringen	—
Kilometerzählerkabel	Mehrzweck-Lithiumfett, mittlere Fasergröße	—
Lenkkopflager	Mehrzweck-Lithiumfett, mittlere Fasergröße	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	Spezialprodukte zur Reinigung und Schmierung von elektrischen und elektronischen Kontakten	—
Vorderradgabel	SHOWA SS8 oder A.T.F.	0,480 (für Gabelholm)
Kühlkreislauf	35 - 40% Frostschutzflüssigkeit (vollkommen nitrit-, amin- und phosphatfrei) + Wasser	3,5

Wichtig
Das Verwenden von Zusatzstoffen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

ANZUGSMOMENTE	Gewinde	Nm Toleranz ±5%
Zündkerzen	M12x1,25	20
Mutter f. Vorderradbolzen (Fett mit Molybdänisulfid)	M25x1,25	63
Klemmschrauben f. Vorderradbolzen (Fett mit Molybdänisulfid)	M8x1,25	22
Klemmutter des Zahnkranzflanschs (Fett mit Molybdänisulfid)	M33x1,5	137
Mutter f. Hinterrad (Fett mit Molybdänisulfid)	M38x1,5	157
Klemmutter z. Gelenkbefest. auf Pleuelstange der Hinterradaufhängung	M12x1,75	25
Klemmschrauben f. Lenkrohr (Fett mit Molybdänisulfid)	M8x1,25	22

OLIO MOTORE

Un buon olio motore ha delle particolari qualità. Fate uso solamente di olio motore altamente detergente, certificato sul contenitore come corrispondente, o superiore, alle necessità di servizio SE, SF o SG.

Viscosità
SAE 20W-50
Le altre viscosità indicate in tabella possono essere usate se la temperatura media della zona di uso della motocicletta si trova nei limiti della gamma indicata.

ENGINE OIL

Good engine oils offer special features. Use only oils with high detergent power, certified as equivalent or superior to SE, SF or SG duty (this is marked on the container).

Viscosity
SAE 20W-50
Other viscosities indicated in the table can be used if the average temperature in the motorcycle use zone is within the limits of the indicated range.

HUILE MOTEUR

Une bonne huile moteur doit avoir des qualités particulières. Utilisez uniquement de l'huile moteur fort détergeant, certifié sur la présentation comme correspondant, ou supérieure, aux exigences de service SE, SF ou SG.

Viscosité
SAE 20W-50
Les autres viscosités indiquées au tableau peuvent être adoptées, à condition que la température moyenne, dans la région d'utilisation du motocycle, ne dépasse pas les limites citées.

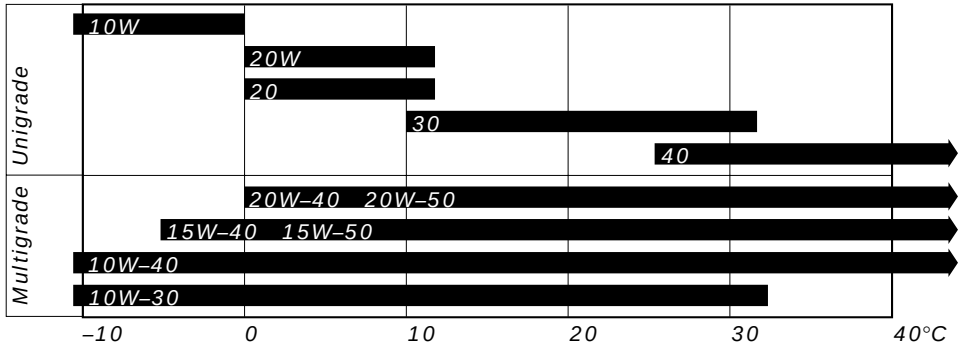
MOTORÖL

Ein gutes Motoröl muß bestimmte Qualitäten aufweisen. Verwenden Sie ausschließlich nur Motoröl mit hoher Reinigungsfähigkeit, welches auf dem Behälter eine Zertifikat als gleichwertiges Öl aufweist oder über den Serviceanforderungen SE, SF oder SG liegt.

Viskosität

SAE 20W-50

Die anderen in der Tabelle angeführten Viskositäten können dann verwendet werden, wenn sich die mittlere Temperatur des Gebietes, in dem das Motorrad gefahren wird, an den Grenzwerten der angegebenen Werte befindet.



Norme d'uso
Directions for use
Regles de conduite
Gebrauchsnormen

PRECAUZIONI PER IL PRIMO PERIODO D'USO DEL MOTOCICLO

Velocità di rotazione max. (fig. 26)

Velocità di rotazione max. da rispettare nel periodo di rodaggio (min^{-1}):
1) Fino a 1000 km;
2) Da 1000 a 2500 km;
3) Oltre 2500 km.

Fino a 1000 km

Durante i primi 1000 km di marcia fate attenzione al contagiri: non deve assolutamente superare i 6500÷7000 min^{-1}.
Nelle prime ore di marcia del motociclo è consigliabile variare continuamente il carico ed il regime di giri del motore pur rimanendo sempre entro il limite prescritto.
A questo scopo risultano adattissime le strade ricche di curve e magari leggermente collinose, nelle quali il motore, i freni e le sospensioni vengono sottoposti ad un rodaggio piu efficace.
Per i primi 100 Km agite con cautela sui freni evitando brusche e prolungate frenate. Ciò consentirà un corretto assestamento del materiale di attrito delle pastiglie sui dischi freno.
Allo scopo di consentire il giusto reciproco adattamento di tutte le parti meccaniche del veicolo ed in particolare per non pregiudicare il duraturo funzionamento degli organi principali del motore, si consiglia di non effettuare accelerazioni troppo brusche e di non tenere a lungo il motore ad un numero di giri elevato, particolarmente in salita.
Si consiglia inoltre di controllare spesso la catena, avendo cura di lubrificarla e di tenderla, se necessario.

RUNNING-IN RECOMMENDATIONS

Maximum engine speed (fig. 26)

Maximum engine speed during the running-in period (in min^{-1}):
1) Up to 1000 km;
2) From 1000 to 2500 km;
3) Beyond 2500 km.

Up to 1000 km

For the first 1000 km, never exceed 6500–7000 min^{-1}.
During the first hours of riding, it is advisable to run the engine at varying load and rpm, tough still within recommended limit.
To this end, roads with plenty of bends and even slightly hilly areas are ideal for a most efficient running-in of engine, brakes and suspensions.
For the first 1000 km, use the brakes gently. Do not brake violently or keep brake applied for too long. This will enable a correct break-in of friction material on brake pads against brake discs.
For all mechanical parts of the motorcycle to adapt to one another and above all not to adversely affect the life of basic engine parts, it is advisable to avoid harsh accelerations and not to run the engine at high rpm for too long, especially uphill.
Furthermore, the drive chain should be inspected frequently. Lubricate and tighten it as required.

From 1000 to 2500 km

At this point, you can squeeze some more power out of your engine, being careful, however, not to exceed 8000 min^{-1} until reaching 2500 km.
Strict observance of running-in recommendations will ensure longer engine life and reduce the likelihood of overhauls and tune-ups.

PRECAUTIONS POUR LA PREMIERE PERIODE D'UTILISATION DU MOTOCYCLE

Vitesse de rotation max. (fig. 26)

Vitesse de rotation max. à respecter durant la période de rodage (min^{-1}):
1) Jusqu'à 1000 km;
2) De 1000 à 2500 km;
3) Au-delà de 2500 km

Jusqu'à 1000 km

Durant les 1000 premiers km de marche faite attention au compte-tours: il ne doit absolument pas dépasser les 6500÷7000 min^{-1}.
Durant les premières heures de marche du motocycle il est conseillé de varier continuellement la charge et le régime tout en respectant la limite établie.
A cet effet, les parcours riches en virages, et mieux encore en pentes douces, sont tout spécialement indiqués car le moteur, les freins et les suspensions en reçoivent un rodage plus efficace.
Pour les 100 premiers km calez les freins avec précaution et évitez les coups de frein brusques et prolongés. Cela permettra une mise en état correcte de la surface de frottement des plaquettes sur les disques de frein.
Afin de permettre une adaptation appropriée et réciproque de toutes les pièces mécaniques et surtout pour ne pas compromettre le fonctionnement durable des organes principaux du moteur, il est conseillé de ne pas donner de brusques coups d'accélérateur et de ne pas faire tourner le moteur trop longtemps á des régimes éléves surtout dans les montées.
Nous conseillons également de contrôler souvent la chaîne, en prenant soin de la graisser

VORSICHTSMASSNAHMEN IN DER EINFAHRZEIT

Einzuhaltende max. Drehzahl (Abb. 26)

Einzuhaltende max. Drehzahl in der Einfahrzeit (min^{-1}):
1) Bis 1000 km.
2) Ab 1000 bis 2500 km.
3) Über 2500 km.

Bis 1000 km

Während der ersten 1000 km Laufzeit, müssen Sie besonders auf die Angaben am Drehzahlmesser achten: die 6500÷7000 min^{-1} dürfen auf keinen Fall überschritten werden.
Es wird empfohlen, während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig zu variieren, dabei müssen Sie jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben. Dazu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken, wenn möglich in einem leicht hügeligen Gelände, d.h. dort, wo Motor, Bremse und Radfederungen wirksamer eingefahren werden können.
Auf den ersten 100 km müssen Sie die Bremsen behutsam betätigen und plötzliche oder längere Bremsungen vermeiden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibungsmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen Teile zu ermöglichen und insbesonders um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinflussen, wird empfohlen nicht zu abrupt zu beschleunigen und den Motor nicht zu lange in einer erhöhten Umdrehungszahl, besonders an Steigungen, zu halten.
Darüber hinaus wird empfohlen die Antriebskette

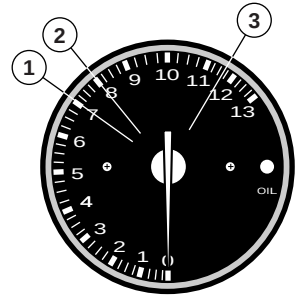


fig. 26

Da 1000 a 2500 km

Ora potrete pretendere dal Vostro motore maggiori prestazioni, non dovrete tuttavia superare mai i 8000 min^{-1} ed in queste condizioni dovrete rodare il motore fino a 2500 km di percorso.
Quanto più rigorosamente ed accuratamente saranno seguite le predette raccomandazioni tanto piu lunga sarà la durata del motore e minore la necessità di revisioni o di messe a punto.

Importante

Durante tutto il periodo di rodaggio osservate scrupolosamente le manutenzioni ed i tagliandi consigliati nel presente libretto.
L'osservanza delle norme descritte è direttamente collegata alle condizioni di garanzia.
L'inosservanza di tali norme esonera la Ducati Motor S.p.A. da ogni e qualsiasi responsabilità su eventuali danni al motore e sulla sua durata.

Important

During the whole running-in period, the maintenance and service rules recommended in this manual should be observed carefully.
Compliance with the above instructions is a prerequisite for Warranty validity. Failure to comply with these rules will release Ducati Motor S.p.A. from any liability whatsoever for resulting engine damage or shorter engine life.

De 1000 à 2500 km

Vous pourrez prétendre alors de meilleures performances de votre moteur; vous ne devrez toutefois jamais dépasser le régime de 8.000 min^{-1} et vous devrez roder le moteur, dans ces conditions, jusqu'à un parcours de 2.500 km.
Plus ces précautions seront soigneusement et scrupuleusement respectées, plus la longévité du moteur sera accrue et moins l'exigence de révisions ou mises au point s'avérera nécessaire.

Important

Pendant toute la période de rodage respecter scrupuleusement la périodicité des opérations d'entretien et les révisions sous garantie conseillées dans cette notice.
Le respect de règles décrites est directement lié aux conditions de garantie. Le non-respect de ces normes dégage Ducati Motor S.p.A. de toute responsabilité à l'égard de dommages éventuels subis par le moteur et de sa durée de vie.

öfters zu kontrollieren und sie, falls notwendig, zu schmieren und nachspannen.

Von 1000 bis 2500 km

Nun können Sie von Ihrem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen, Sie dürfen jedoch die Grenze von 8000 min^{-1} noch nicht überschreiten und müssen nun, bis zu einem Stand vom 2500 km, den Motor unter diesen Bedingungen weiterhin einfahren.
Je genauer und gewissenhafter die oben genannten Empfehlungen befolgt werden, desto länger wird die Lebensdauer des Motors ausfallen und um so weniger Instandsetzungs- und Reparaturarbeiten werden daran notwendig sein.

Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen die empfohlen Instandhaltungsarbeiten und die Kontrollen Ihres Motorrads, so wie auf den Kontrollabschnitten in diesem Heft, strikt eingehalten werden.
Das Einhalten der genannten Normen ist direkt mit den Garantiebedingungen verbunden. Ein Nichtbeachten dieser Vorschriften entbindet die Ducati Motor S.p.A. von jeder und jeglicher Verantwortung hinsichtlich eventueller Motorschäden oder einer verminderten Lebensdauer desselben.

CONTROLLI PRIMA DELL'AVVIAMENTO

Attenzione
La mancata esecuzione delle ispezioni prima della partenza può causare danni al veicolo e procurare lesioni gravi al conducente e al passeggero.

Prima di mettervi in viaggio controllate i seguenti punti:

Combustibile nel serbatoio
Controllate il livello del carburante nel serbatoio. Eventualmente fate rifornimento (pag. 142).

Livello olio nel motore
Controllate il livello nella coppa attraverso l'oblò di ispezione. Eventualmente rabboccate con olio prescritto (pag. 166).

Liquido freni e frizione
Verificate sui rispettivi serbatoi il livello del liquido freni. Eventualmente rabboccate con fluido prescritto (pag. 186).

Liquido refrigerante
Controllate sul serbatoio di espansione il livello del liquido refrigerante. Eventualmente rabboccate con fluido prescritto (pag. 176).

Condizione pneumatici
Controllate la pressione e lo stato di usura dei pneumatici. Sostituite senza indugio un pneumatico difettoso (pag. 96).

Funzionalità dei comandi
Azionate le leve e i pedali di comando freni, frizione, gas, e cambio. In caso di anomalie rinunciate alla partenza e rivolgetevi presso un centro di assistenza Ducati.

Luci e segnalazioni
Verificate l'integrità delle lampade di illuminazione e di segnalazione e il funzionamento del claxon. In caso di lampade bruciate procedete alla sostituzione (pag. 206).

PRE-RIDE CHECKS

Warning
Failure to carry out these checks before riding, may lead to motorcycle damage and injury to rider and passenger.

Before riding, perform a thorough check-up on your bike as follows:

Fuel level in the tank
Check fuel level in the tank. Fill tank if needed (page 142).

Engine oil level
Check oil level in the sump through the sight glass. Top up with recommended oil if needed (page 166).

Brake and clutch fluid
Check brake fluid level in the relevant reservoirs. Top up with recommended fluid if needed (page 186).

Coolant level
Check coolant level in the expansion tank. Top up with recommended fluid if needed (page 176).

Tyre condition
Check tyre pressure and condition. Change any tyre in bad condition without delay (page 96).

Controls
Work the brake, clutch, throttle and gear change controls (levers, pedals and twistgrips). In the event of a malfunction, do not use the motorcycle and contact a Ducati service centre.

Lights and indicators
Make sure lights, indicators and horn work properly. Replace any burnt-out bulbs. (page 206).

Key-operated locks
Check that fuel filler plug and seat catch are closed firmly (page 50-52).

CONTROLES AVANT LA MISE EN ROUTE

Attention
L'inexécution des vérifications avant la mise en route peut porter préjudice au véhicule ou occasionner des lésions sérieuses au pilote aussi bien qu'au passager.

Avant de vous mettre en route, contrôlez les éléments suivants:

Carburant dans le réservoir
Contrôlez le niveau du carburant dans le réservoir. S'il y a lieu, prenez de l'essence (page 142).

Niveau huile moteur
Contrôlez le niveau dans le carter par le hublot de regard. S'il y a lieu faites l'appoint avec l'huile prescrite (page 166).

Liquide freins et embrayage
Vérifiez, sur les réservoirs correspondants, le niveau du liquide freins. S'il y a lieu faites l'appoint avec le fluide prescrit (page 186).

Liquide réfrigérant
Contrôlez sur le vase d'expansion le niveau du liquide réfrigérant. S'il y a lieu faites l'appoint avec le fluide prescrit (page 176).

Condition des pneus
Contrôlez la pression et l'état d'usure des pneus. Remplacez sans délai un pneu défectueux (page 96).

Fonctionnement des commandes
Actionnez les leviers et pédales de commande freins, embrayage, gaz et sélecteur de vitesse. En cas d'anomalies, renoncez à la sortie et contactez un service après-vente Ducati.

Eclairage et témoins
Vérifiez l'intégrité des lampes d'éclairage et témoins, aussi bien que le fonctionnement de l'avertisseur. En cas de lampes grillées procédez

Achtung
Eine nicht erfolgte Durchführung der Inspektionen vor dem Losfahren kann zu Schäden an Ihrem Motorrad und zu schweren Verletzungen des Fahrers und des Beifahrers führen.

Bevor Sie Ihr Motorrad in Bewegung setzen, müssen Sie die folgenden Punkte kontrollieren.

Kraftstoff im Tank
Kontrollieren Sie den Kraftstoffpegel im Tank. Eventuell Nachtanken (Seite 143).

Motorölpegel
Kontrollieren Sie über das Schauauge den Pegel in der Ölwanne. Eventuell vorgeschriebenes Öl nachfüllen (Seite 167).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit
Überprüfen Sie in den jeweiligen Gefäßen den Pegelstand der Flüssigkeiten. Eventuell vorgeschriebene Flüssigkeit nachfüllen (Seite 187).

Kühlflüssigkeit
Kontrollieren Sie am Überlaufgefäß den Stand der Kühlflüssigkeit. Eventuell vorgeschriebene Flüssigkeit nachfüllen (Seite 177).

Reifenzustand
Kontrollieren Sie den Druck und den Verschleißzustand der Reifen. Einen defekten Reifen ohne Zögern austauschen (Seite 97).

Funktionalität der Steuerungen
Betätigen Sie das Bremspedal und die Hebel der Steuerungen von Kupplung, Gas und Gangschaltung. Falls Sie hier Störungen entdecken, nicht losfahren und sich an den Ducati-Kundendienst wenden.

Lichter und Anzeigen
Überprüfen Sie die Funktionsfähigbeit der

Serraggi a chiave
Controllate il corretto bloccaggio del tappo serbatoio carburante e della sella (pag. 50-52).
Cavalletto
Verificate la funzionalità e il corretto posizionamento del cavalletto laterale (pag. 54).

Stand
Make sure side stand operate smoothly and is in the correct position (page 54).

au remplacement (page 206).
Serrages à clé
Contrôlez le parfait serrage du bouchon réservoir à essence et de la selle (page 50-52).
Béquille
Vérifiez le fonctionnement et la parfaite position du béquille latérale (page 54).

Glühbirnen der Beleuchtung, der Anzeigeleuchten und die der Hupe. Falls Sie durchgebrannte Glühbirnen vorfinden, sind diese zu ersetzen. (Seite 207).

Verschlüsse

Kontrollieren Sie die korrekte Feststellung des Tankverschlusses und des Sattels (Seite 51-53).

Ständer

Überprüfen Sie die Funktionalität und die korrekte Ausrichtung des Seitenständer (Seite 55).

AVVIAMENTO MOTORE

Note
Per avviare il motore già caldo seguite la procedura descritta per "Temperatura ambiente alta".

Attenzione
Prima di avviare il motore familiarizzate con i comandi che dovrete utilizzare durante la guida. In caso di dubbi sull'utilizzo di un comando chiedete consiglio al Vostro concessionario Ducati.

Non avviate il motore in un luogo chiuso, la tossicità dei gas di scarico potrebbero provocare perdita di coscienza e anche la morte.

Temperatura ambiente normale (compresa tra 10° e 35 °C):
1) Spostate l'interruttore di accensione sulla posizione ***ON*** *(fig. 27.1).Verificate che la spia verde* ***N*** *e quella rossa pressione olio sul cruscotto risultino accese.*

Importante
La spia che indica la pressione dell'olio deve spegnersi alcuni secondi dopo l'avvio del motore. Se la spia resta accesa, fermate immediatamente il motore e controllate il livello dell'olio. Non avviate il motore se la pressione dell'olio è insufficiente.

Attenzione
Il cavalletto laterale deve risultare in posizione di riposo (orizzontale).

2) Spingete il pulsante (A, fig. 27.2) sul comando acceleratore.

STARTING THE ENGINE

Note
Follow the "High ambient temperature" procedure to start the engine when it is warm.

Warning
Before starting the engine, become familiar with the controls you will need to use when riding. If in doubt about how to use a control, seek advice from your Ducati dealer.

Never start the engine indoors, as its toxic emissions may lead to loss of consciousness or death.

Regular ambient temperature (10 to 35 °C):
1) Move the ignition key to ***ON*** *(fig. 27.1). Make sure both the green* ***N*** *and the oil pressure red light on the instrument panel come on.*

Important
The oil pressure light (showing that oil is warming up) should go out a few seconds after the engine is started. If the light stays on, stop the engine immediately and check oil level. Do not start the engine if oil pressure is insufficient.

Warning
The side stand must be fully up (in a horizontal position).

2) Press the button (A, fig. 27.2) on the throttle twist grip.
3) Check that the stop switch (B, fig. 27.3) is positioned to ***RUN*** *, then press the starter button (C).*
Let the engine start without using the throttle

DEMARRAGE DU MOTEUR

Notes
Pour redémarrer un moteur encore chaud, suivez la procédure décrite pour "Température ambiante élevée".

Attention
Avant de démarrer le moteur, il est recommandé de vous familiariser avec les commandes que vous devez utiliser durant la conduite. Si vous avez un doute a propos de l'utilisation d'une commande, contactez votre concessionnaire Ducati le plus proche.

Ne démarrez pas le moteur dans un endroit clos; le gaz d'échappement est toxique et pourrait occasionner la perte de conscience et même la mort.

Température ambiante normale (comprise entre 10° et 35° C):
1) Déplacez le commutateur d'allumage en position ***ON*** *(fig. 27.1). Vérifiez si le témoin vert* ***N*** *et le rouge pression de l'huile sur le tableau de bord sont allumés.*

Important
La lampe témoin indiquant la pression de l'huile doit s'éteindre quelques secondes après la mise en marche du moteur. Si le témoin reste allumé, il faut arrêter immédiatement le moteur et contrôler le niveau d'huile. Si la pression de l'huile est insuffisante, ne mettez pas le moteur en marche.

Attention
La béquille latérale doit être en position de repos (horizontale).

MOTORANLASS

Merke

Beim Starten eines bereits warmen Motors, müssen Sie so, wie unter dem Punkt "Hohe Umgebungstemperatur" beschrieben, vorgehen.

Achtung

Bevor sie Ihr Motorrad anlassen, müssen Sie sich mit den Steuerungen, die Sie während der Fahrt anwenden müssen, vertraut machen. Im Zweifelsfall über eine bestimmte Steuerung können Sie die entsprechenden Informationen bei Ihrem Ducati-Händler einholen.

Lassen Sie den Motor nie in geschlossenen Räumen an, da die Abgabe der hierbei entstehenden giftigen Gasen zu Ohnmachtsanfällen oder gar zum Tod führen könnte.

Normale Umgebungstemperatur (zwischen 10° und 35 °C):
1) Drehen Sie den Zündschalter auf die Angabe ***ON*** *(Abb. 27.1). Überprüfen Sie dabei, ob die grüne Kontrolleuchte* ***N*** *und die rote Öldruck Kontrolleuchte auf dem Instrumentenbrett aufleuchten.*

Wichtig

Die Kontrolleuchte, die den Öldruck anzeigt, muß einige Sekunden nach dem Anlassen des Motors erlöschen. Falls sie jedoch weiter aufleuchtet, ist der Motor sofort abzuschalten und der Ölstand zu überprüfen. Lassen Sie den Motor nie anspringen, wenn nicht ausreichend Öldruck vorhanden ist.

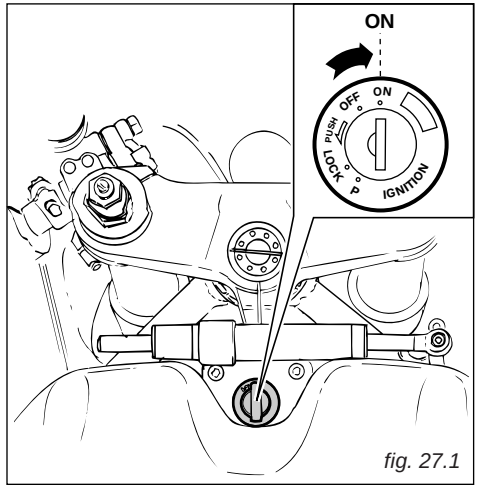


fig. 27.1

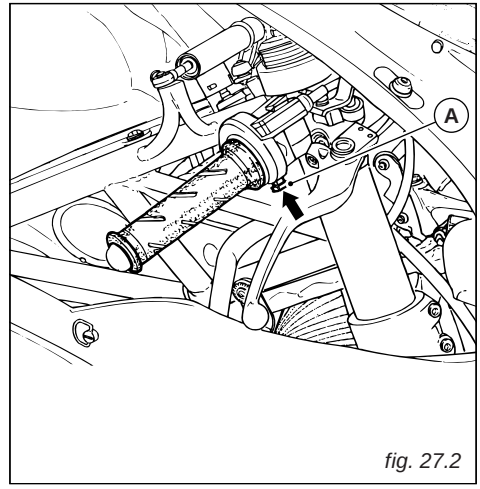


fig. 27.2

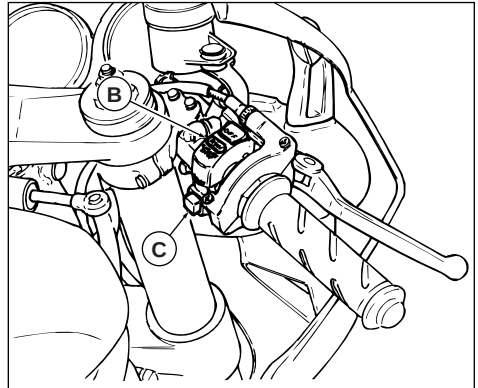


fig. 27.3

3) Accertatevi che l'interruttore d'arresto (B, fig. 27.3) sia nella posizione ***RUN*** *, premete quindi il pulsante avviamento (C).*
Lasciate che il motociclo si avvii spontaneamente, senza toccare il comando del gas.

Importante
Non usate l'avviamento elettrico per più di 5 secondi per volta. Aspettare 10 secondi, prima di riavviare il motore.
Non fate funzionare il motore ad un elevato numero di giri onde permettere il riscaldamento dell'olio e la sua circolazione in tutti i punti che necessitano di lubrificazione.

4) Ruotate la manopola (D, fig. 27.4 in senso orario. Automaticamente il pulsante (A) verrà disattivato.

Temperatura ambiente alta
(oltre i 35 °C):
Eseguite la stessa procedura senza utilizzare il pulsante (A).

Temperatura ambiente fredda
(inferiore a 10 °C):
Eseguite la procedura descritta per "Temperatura esterna normale" prolungando il tempo di riscaldamento del motore fino a 5 minuti.

control.

Important
Never operate the starter more than 5 seconds at a time. If needed, allow 10 seconds before attempting to restart the engine.
Do not rev up the engine at this point. Allow some time for oil to reach all points that need lubricating.

4) Turn twist grip (D, fig. 27.4) clockwise. Button (A) will switch off automatically.

High ambient temperature
(over 35 °C):
Follow the same procedure, however, do not use the button (A).

Cold ambient temperature
(below 10 °C):
Follow the procedure for "Regular ambient temperature", however allow 5 minutes for the engine to warm up.

2) Poussez le bouton-poussoir (A, fig. 27.2) sur la commande accélérateur.
3) Assurez-vous que l'interrupteur d'arrêt (B, fig. 27.3) est en position ***RUN*** *, appuyez ensuite sur le bouton-poussoir de démarrage (C).*
Laissez demarrer le moteur spontanement sans actioner la commande de gaz.

Important
N'utilisez pas le démarreur électrique au-delà de 5 secondes à la fois. Attendez 10 secondes avant de mettre le moteur en marche. Ne faites pas fonctionner le moteur à un nombre de tours élevé pour permettre à l'huile de chauffer et de circuler dans tous les éléments nécessitant de graissage.

4) Tournez le bouton (D, fig. 27.4) dans le sens des aiguilles d'une montre. Le bouton-poussoir (A) est automatiquement désactivé.

Température ambiante élevée
(au-délà de 35°C):
Suivez la même procédure sans utiliser le bouton poussoir (A).

Température ambiante froide
(inférieure à 10° C):
Suivez la procédure décrite pour "Température extérieure normale", en prolongeant le temps de chauffe du moteur jusqu'à 5 minutes.

Achtung
Der Seitenständer muß sich beim Losfahren immer in seiner Ruhestellung befinden (waagerechte Stellung).

2) Den Knopf (A, Abb. 27.2) am Gasgriff niederdrücken.
3) Überzeugen Sie sich davon, daß der Stopschalter (B, Abb. 27.3) sich auf ***RUN*** *befindet und drücken Sie dann den Starterknopf (C).*
Lassen Sie Ihr Motorrad spontan anspringen, d.h. ohne dabei das Gas zu betätigen.

Wichtig
Verwenden Sie die elektrische Anlaßvorrichtung nicht länger als 5 Sekunden pro Versuch. Warten Sie immer erst 10 Sekunden ab, bevor Sie den Motor erneut starten.
Betreiben Sie den Motor niemals gleich in einer zu hohen Umdrehungszahl, da sich das Motoröl sonst nicht richtig erwärmen kann und dessen Erreichen der Stellen, die eine Schmierung erfordern, so nicht gesichert wird.

4) Den Drehgriff (D, Abb. 27.4) im Uhrzeigersinn drehen. Der Knopf (A) wird somit automatisch disaktiviert.

Hohe Umgebungstemperatur (über 35° C)
Gehen Sie so wie bereits beschrieben vor, jedoch ohne die Anwendung der Knopf (A).

Kalte Umgebungstemperatur (unter 10 °C)
Gehen sie so, wie unter dem Punkt "Normale Umgebungstemperatur" vor und ziehen Sie dabei die Aufwärmzeit für den Motor bis auf 5 Minuten hinaus.

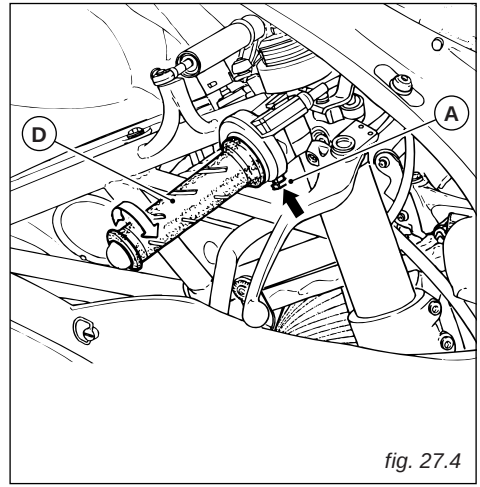


fig. 27.4

AVVIAMENTO E MARCIA DELLA MOTO

1) Disinserite la frizione agendo sulla leva comando.
2) Con la punta del piede abbassate decisamente la leva selezione marce in modo da innestare la prima marcia. La leva abbandonata ritornerà nella posizione iniziale.
3) Accelerate ora il motore, agendo sulla manopola comando rilasciando, lentamente e contemporaneamente, la leva della frizione; il veicolo comincerà a spostarsi.
4) Abbandonate completamente la leva frizione ed accelerate.
5) Per passare in seconda occorre chiudere l'acceleratore per ridurre i giri del motore, disinserire immediatamente la frizione, sollevare la leva selezione marce e rilasciare la leva comando frizione.
Questa manovra va ripetuta per passare in terza, quarta, quinta e sesta.
Il passaggio dalle marce superiori a quelle inferiori avviene nel modo seguente: rilasciare l'acceleratore, tirare la leva frizione, accelerare brevemente il motore, ciò permette la sincronizzazione degli ingranaggi da innestare; scalare quindi la marcia inferiore e rilasciare la frizione.
L'uso dei comandi deve avvenire con intelligenza e tempestività: in salita quando la macchina accenna a diminuire la velocità si deve passare immediatamente alla marcia inferiore, si evitano cosi sollecitazioni anormali a tutta la struttura della macchina e non solo al motore.

Importante
Evitate accelerazioni brusche che possono provocare ingolfamenti e strappi troppo bruschi agli organi di trasmissione. Evitate di tenere la

MOVING OFF

1) Disengage the clutch squeezing the control lever.
2) Push down on gear shift lever sharply with the tip of your foot to engage the first gear. Once released, the lever will spring back to its original position.
3) Speed up engine, by turning the throttle twist grip and slightly releasing the clutch lever at the same time. The motorcycle will start moving off.
4) Let go of clutch lever and speed up.
5) To shift to second gear, close the throttle to slow down engine, disengage the clutch right away, lift the gear change lever and let go of clutch lever.
Repeat the same procedure to shift to 3rd, 4th, 5th and 6th gear.
To shift down, release the twist grip, pull clutch control lever, shortly speed up to help gears synchronize, shift down and release clutch.
The controls should be used correctly and timely: when riding uphill do not hesitate to shift down as soon as the machine tends to slow down, so you will avoid lugging the engine and stressing the motorcycle abnormally.

Important
Avoid harsh accelerations, as this may lead to carburettor flooding and transmission snatching. The clutch lever should not be pulled longer than necessary after gear is engaged, or friction parts may overheat and wear out.

DEMARRAGE ET MISE EN ROUTE DE LA MOTO

1) Débrayez en agissant sur le levier correspondant.
2) Avec le bout du pied, baisser avec décision le levier de sélection vitesses de manière à engager le premier rapport. Une fois relâché, le levier reviendra à sa position initiale.
3) Accélérez en agissant sur la poignée de commande de gaz en lâchant dans un même temps et graduellement le levier d'embrayage; la moto commencera à se déplacer.
4) Lâchez totalement le levier de débrayage et commencer à accélérer.
5) Pour passer la seconde vitesse il faut couper les gaz pour réduir le régime du moteur; débrayer subitement, soulever le levier de sélection vitesses et lacher le levier d'embrayage.
Cette opération doit être répétée pour passer en troisième, quatrième, cinquième et sixième vitesse.
Le passage des vitesses supérieures aux vitesses inférieures se fait comme suit: lâcher l'accélérateur, tirer le levier de débrayage, accélérer un peu le moteur: cela permet la synchronisation de tous les engrenages à engager; ensuite rétrograder et lacher le levier d'embrayage.
L'utilisation des commandes doit être effectuée judicieusement et avec rapidité: dans les montées, lorsque la moto tend á ralentir passez tout de suite le rapport inferieur, on évite ainsi toutes sollicitations anormales en l'occurence pour le moteur mais aussi pour la partie cycle.

Important
Evitez les brusques accélérations qui

START UND FAHRT DES MOTORRADS

1) Den Motor durch Ziehen des Kupplungshebels entkuppeln.
2) Den Fußschalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und so den ersten Gang einlegen. Der Fußschalthebel kehrt beim Loslassen in seine Ausgangsstellung zurück.
3) Nun den Motor durch Drehen des Gasdrehgriffs beschleunigen, dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig zurücklassen. Ihr Motorrad setzt sich in Bewegung.
4) Lassen Sie den Kupplungshebel nun vollkommen los und beschleunigen Sie.
5) Um in der zweiten Gang umschalten zu können, das Gas zurückdrehen und so die Umdrehungszahl des Motors mindern, dann sofort auskuppeln, den Gangwahlhebel anheben und daraufhin den Kupplungshebel wieder zurücklassen.
Dieser Vorgang wird zum Schalten in den dritten, den vierten, den fünften und den sechsten Gang wiederholt. Das Zurückschalten von einem höheren Gang in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: den Gasdrehgriff zurückdrehen, den Kupplungsgriff ziehen, den Motor kurzzeitig beschleunigen, dadurch wird eine Ausrichtung der einzulegenden Zahnräder auf einen Gleichlauf ermöglicht, nun den nächst niedrigeren Gang einlegen, dann den Kupplungshebel wieder loslassen.
Der Einsatz der Steuerungen sollte überlegt und rechtzeitig erfolgen: an Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl verliert, muß man sofort in den nächst kleineren Gang zurückschalten. Dadurch werden übermäßige Beanspruchungen, nicht nur am Motor, sondern

frizione disinserita quando si è innestata una marcia, ciò provoca un riscaldamento ed un'usura anormale degli organi d'attrito.

peuvent noyer le moteur et provoquer des accoups ainsi que des chocs sur les organes de transmission. Après le passage de la vitesse, eviter de tenir le levier d'embrayage tiré, pour ne pas risquer la surchauffe et l'usure prematurée des garnitures.

auch an der gesamten Motorradstruktur vermieden.

Wichtig

Vermeiden Sie abrupte Beschleunigungen, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Benzinmengen und zu starken Ruckbelastungen an der Kraftübertragung führen können. Vermeiden Sie, die Kupplung beim Einlegen eines Gangs länger als erforderlich ausgekuppelt zu belassen, dies könnte eine Erwärmung und einen unnormalen Verschleiß des Reibungsmaterials bewirken.

FRENATA

Salvo casi imprevisti, i freni non devono mai essere usati troppo bruscamente quando siete già troppo sotto l'ostacolo. Rallentate prima usando il motore come freno, rilasciando l'acceleratore, e poi frenando.
Agendo in tal modo si ottiene anche una maggiore stabilità del veicolo.

Attenzione
Una frenata efficace si ottiene utilizzando contemporaneamente la leva e il pedale del freno. L'utilizzo indipendente di uno dei due comandi riduce l'efficacia frenante del Vostro mociclo.
Non azionate bruscamente e con forza eccessiva i comandi dei freni; potreste causare il bloccaggio delle ruote con conseguente perdita di controllo del veicolo.
In caso di pioggia o quando viaggiate su superfici con poco aderenza l'azione frenante del vostro veicolo viene notevolmente ridotta. In queste situazioni azionate i comandi dei freni con molta dolcezza e attenzione. Manovre improvvise possono causare la perdita di controllo del veicolo.
Quando affrontate discese lunghe e ripide utilizzate la capacità frenante del motore con scalate di marcia.
Azionate i freni alternativamente e solo per brevi tratti: un utilizzo continuo causerebbe un riscaldamento eccessivo del materiale di attrito con riduzione drastica dell'efficacia frenante.
I pneumatici gonfiati ad una pressione inferiore a quella prescritta diminuiscono l'efficienza della frenata e si consumano più rapidamente.

BRAKING

Except when unexpected obstacles come up, never brake too hard or when you are too close to the obstacle. Slow down using engine braking and releasing the twist grip first, then brake.
This procedure improves motorcycle stability.

Warning
Use both brake lever and pedal for effective braking. Using only one of the brakes will give you less braking power.
Never use brake controls harshly or violently or you may lock the wheels and loose control of the motorcycle.
When riding in the rain or on slippery surfaces, braking will become less effective. Alwasy use the brakes very gently and carefully when riding under these conditions. Any sudden manoeuvres may lead to loss of control.
When tackling long, high-gradient downhill road tracts, shift down gears to use engine braking.
Apply one brake at a time and use brakes sparingly. Keeping the brakes applied all the time would cause the friction material to overheat and reduce braking power dangerously.
Underinflated tyres cause reduced braking efficiency and wear out more rapidly.

FREINAGE

Sauf en cas d'urgence, les freins ne doivent jamais être utilisés trop brusquement, lorsque vous vous trouvez trop près de l'obstacle. Réduisez d'abord la vitesse en utilisant le moteur en guise de frein, en lâchant l'accélérateur et en freinant en dernier.
En agissant de la sorte on obtient en outre une meilleure stabilité du véhicule.

Attention
Un coup de frein efficace s'obtient en agissant à la fois sur le levier et la pédale de frein. L'utilisation indépendante de l'une des deux commandes réduit l'efficacité du freinage de votre motocycle.
N'utilisez pas le frein trop brusquement ou d'une force exagérée; vous pourrez provoquer le blocage des roues, d'où la perte du contrôle du véhicule.
En cas de pluie ou lorsque vous roulez sur une chaussee glissante, la capacite de freinage de votre véhicule sera senssiblement réduite. En pareilles circonstance utilisez les freins modérément et en faisant bien attention. Les manoeuvres soudaines peuvent provoquer la perte du contrôle du véhicule.
Lorsque vous vous trouvez sur des longues et fortes pentes, utilisez le frein moteur en rétrogradant. Utilisez les freins de manière intermittente et uniquement sur de courtes distances: une utilisation continue provoquerait une surchauffe des garniture de frein (plaquettes) avec une forte réduction de la puissance de freinage.
Les pneus gonflés à une pression inférieure à la pression indiquée réduisent l'efficacité du freinage et s'usent plus rapidement.

Unvorhersehbare Fälle ausgenommen, dürfen die Bremsen niemals zu abrupt bzw. erst wenn Sie sich kurz vor einem Hindernis befinden, verwendet werden. Statt dessen sollten Sie die Geschwindigkeit, durch das Wegnehmen des Gases, schon anhand der Bremswirkung des Motors drosseln und erst dann abbremsen. Auf diese Weise erhalten Sie eine bessere Stabilität Ihres Motorrads.

Achtung

Eine wirkungsvolle Bremsung erhält man, wenn man Bremshebel und Bremspedal gleichzeitig betätigt. Wird nur eine dieser Vorrichtungen verwendet, veringert sich die Bremswirkung. Die Bremssteuerungen nie zu abrupt und zu stark betätigen, da dies zur Reifenblockierung und demzufolge zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen könnte. Bei Regen oder bei Befahren von Fahrbahnen, die wenig Haftung aufweisen, wird die Bremswirkung Ihres Motorrads erheblich reduziert. In diesen Situationen müssen Sie die Bremsen gefühlvoll und mit besonderer Vorsicht betätigen. Abrupte Fahrmanöver können hier zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen. Wenn Sie stark abfällige und lange abschüssige Strecken befahren, ist die Bremskraft des Motors auszunutzen, die Sie durch ein Herunterschalten der Gänge erhalten. Die Bremsen dabei abwechselnd und nur kurzzeitig betätigen, da es sonst zu einer Überhitzung des Bremsbelags kommt, wodurch die Bremswirkung drastisch gemindert wird. Reifen mit zu niedrigem Druck, d.h. mit einem Druck, der den vorgeschriebenen Werten nicht entspricht, vermindern die Bremswirkung und nützen sich schneller ab.

ARRESTO DELLA MOTO

Abbandonando completamente la manopola dell'acceleratore si ottiene un rallentamento dolce e graduale. Successivamente è buona norma scalare le marce disinserendo la frizione, passate poi in folle dalla prima.
Con un ulteriore intervento sui freni otterrete l'arresto della moto.
Per spegnere il motore è sufficiente spostare la chiave di accensione nella posizione ***OFF*** *.*

Importante
Non lasciate la chiave nella posizione ***ON*** *(marcia) a motore spento onde evitare danneggiamenti ai componenti elettronici.*

RIFORNIMENTO CARBURANTE

Quando fate rifornimento non riempite eccessivamente il serbatoio. Il livello del carburante deve rimanere al di sotto del foro di immissione nel pozzetto del tappo (fig. 28).

Attenzione
Nel pozzetto del tappo non deve rimanere carburante.

STOPPING THE MOTORCYCLE

If you let go of twist grip, the motorcycle will slow down gradually and smoothly. Then, shift down releasing the clutch, and finally change from first to neutral. Apply brakes and you will bring the motorcycle to a complete stop.
To switch the engine off, simply turn key to ***OFF*** *.*

Important
Never leave the key in the ***ON*** *position (run) when engine is stopped, or this will damage the electronic components.*

REFUELING

Never overfill the tank when refueling. Fuel should never be touching the rim of filler plug seat hole (fig. 28).

Warning
Be sure there is no fuel trapped in the filler plug seat.

MISE A L'ARRET DE LA MOTO

En lâchant complètement la poignée de l'accélérateur on obtient un ralentissement doux et progressif. Nous conseillons ensuite de rétrograder les vitesses en débrayant et enfin de passer de la première au point mort.
En agissant de nouveau sur les freins vous mettrez la moto à l'arrêt.
Pour éteindre le moteur il suffit de tourner la clé de contact sur la position ***OFF*** *.*

Important
Lorsque le moteur est à l'arrêt, ne laissez pas la clé en position ***ON*** *(marche) pour éviter de porter préjudice aux composants électroniques.*

RAVITAILLEMENT CARBURANT

Quand vous prenez de l'essence, ne remplissez pas trop le réservoir. Le niveau du carburant doit demeurer au-dessous de l'orifice de remplissage dans la niche du bouchon (fig. 28).

Attention
La niche du bouchon ne doit pas contenir de carburant.

ANHALTEN

Durch vollkommenes Zurückdrehen des Gasdrehgriffs erhalten Sie eine sanfte und gleichmäßige Herabsetzung der Geschwindigkeit. Danach schaltet man normalerweise, Gang für Gang herunter und kuppelt dabei jedesmal aus. Letztendlich schalten Sie vom ersten Gang in den Leerlauf herunter.
Durch eine letzte Einwirkung bzw. durch das Betätigen der Bremsen, können Sie nun das Motorrad anhalten.
Zum Ausschalten des Motors, reicht es, wenn Sie den Zündschlüssel auf ***OFF*** *stellen.*

Wichtig
Lassen Sie den Schlüssel bei ausgeschaltetem Motor nicht auf der Stellung ***ON*** *(Betrieb), die elektronischen Komponenten könnten sonst beschädigt werden.*

TANKEN

Den Tank nicht übermäßig auftanken. Der Kraftstoffpegel muß unterhalb der Einfüllöffnung der Tankverschlußaufnahme (Abb. 28) bleiben.

Achtung
In der Verschlußkammer darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

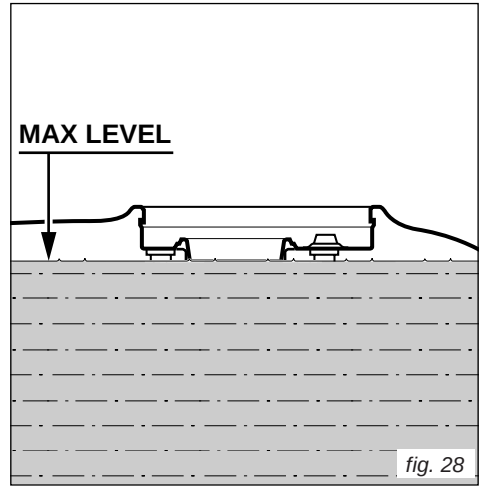


fig. 28

PARCHEGGIO

Dopo aver fermato il motociclo fate uso del cavalletto laterale, per parcheggiare.
Bloccate il manubrio per evitare furti, ruotando e spingendo la chiave di accensione fino alla posizione ***LOCK*** *.*
Se parcheggiate in un garage o in altre strutture, fate attenzione che sia ben ventilato e che il motociclo non sia vicino a nessuna fonte di calore o a scintille.
Quando vi fermate di notte nel traffico, potete lasciare accese le luci di stazionamento, per facilitare l'individuazione del mezzo. Ruotate la chiave nella posizione ***P*** *(stazionamento) (fig. 29.1).*
Spostare il commutatore (A, fig. 29.2) nella posizione ≡0€ (no per versioni Australia e Giappone).

Importante
Non lasciate l'interruttore su ≡0€ per tempi troppo lunghi, diversamente la batteria si scaricherà.

Non parcheggiate su una superficie morbida o inclinata, per evitare che il motociclo cada.
Non lasciate mai la chiave di accensione inserita quando la moto è incustodita.

PARKING

Stop the motorcycle, then put it on the side stand to park it.
To avoid theft, block the handlebar by pushing in and turning the ignition key to the ***LOCK*** *position.*
If you park in a garage or other facilities, make sure that there is proper ventilation and that the motorcycle is not near a source of heat or sparks.
When stopping on traffic roads at night, you may leave the parking light on so the motorcycle will be easily visible. Turn the key to position ***P*** *(parking) (fig. 29.1).*
Move switch (A, fig. 29.2) to position ≡0€ (except for Australia and Japan versions).

Important
Do not leave the switch to ≡0€ for long periods or the battery will run down.

Do not park on soft ground or on a gradient or the motorcycle may fall over.
Never leave the ignition key in the switch when you are leaving your bike unattended.

STATIONNEMENT

Après avoir arrêté le motocycle, utilisez la béquille latérale pour le garer.
Bloquez le guidon pour éviter les vols, en tournant et enfonçant la clé de contact jusqu'à la position ***LOCK*** *.*
Si vous garez votre moto dans un garage ou dans un autre lieu, veillez à ce que l'endroit soit bien aéré et qu'il n'y ait aucune source de chaleur ou d'étincelles près de votre véhicule.
Si vous vous arrêtez la nuit au milieu de la circulation, vous pouvez laisser les feux de stationnement allumés pour faciliter le signalement de votre moto. Tournez la clé en position ***P*** *(stationnement) (fig. 29.1).*
Déplacez le commutateur (A, fig. 29.2) à la position ≡0€ (non pour versions Australie et Japon).

Important
Il ne faut pas que le commutateur reste trop longtemps sur la position ≡0€ pour ne pas décharger la batterie.

Ne stationnez pas sur une surface instable ou inclinée, pour éviter que Votre motocycle tombe.
Ne laissez jamais la clé de contact insérée si la moto est sans surveillance.

PARKEN

Nachdem Sie Ihr Motorrad anhalten, verwenden Sie zum Parken immer den Seitenständer.
Um Diebstähle zu vermeiden, können Sie den Lenker durch Umdrehen und Ausrichten des Zündschlüssels auf die Stellung ***LOCK*** *blockieren.*
Falls Sie in einer Garage oder in anderen Gebäuden parken, achten Sie darauf, daß diese gut belüftet sind und daß das Motorrad nicht in der Nähe von Wärme- oder Funkenquellen abgestellt wird.
Falls Sie Ihr Motorrad nachts am Straßenrand abstellen, können Sie die Standlichter angeschaltet lassen, dies ermöglicht ein besseres Erkennen der anderen Verkehrsteilnehmer Ihres Motorrads. Bringen Sie dazu den Zündschlüssel in die Stellung ***P*** *(Standlicht) (Abb. 29.1).*
Bringen Sie den Umschalter (A, Abb. 29.2) auf die Stellung ≡D◦E *(nicht bei den Versionen Australien und Japan).*

Wichtig
Lassen Sie den Schalter nicht zu lange in der Stellung ≡D◦E *, da sich sonst die Batterie entladen könnte.*

Stellen Sie Ihr Motorrad nie auf weichem oder schrägem Gelände ab, es könnte sonst umfallen.
Lassen Sie niemals den Zündschlüssel eingesteckt, wenn Ihr Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.

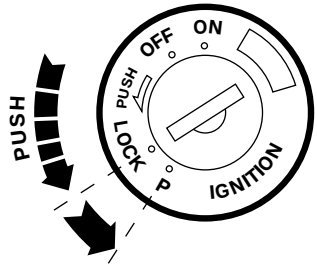


fig. 29.1

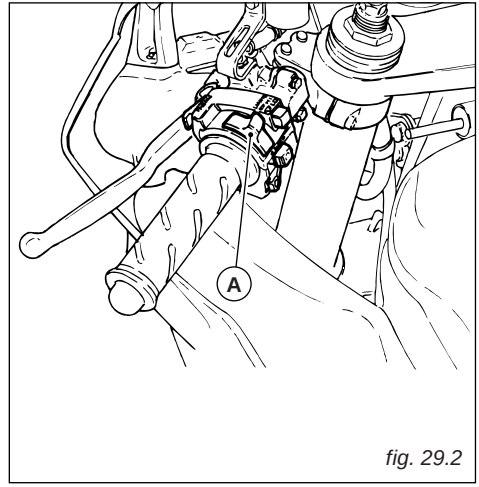


fig. 29.2

Manutenzione
Maintenance
Entretien
Instandhaltung

ATTREZZI IN DOTAZIONE

La dotazione di chiavi ed utensili, per le normali operazioni di manutenzione e verifica che possono essere eseguite dall'Utente, è contenuta in una borsa sistemata nel vano ricavato sotto alla sella.
Per accedere a questo vano è necessario sollevare la carenatura posteriore agendo sulla serratura (fig. 30.1) nel modo descritto a pag. 52.
In questo vano sono alloggiati il cavo di ancoraggio del casco e il libretto istruzioni.

La borsa attrezzi contiene (fig. 30.2):
1) Chiave poligonale di 14 mm.
2) Chiave per esagoni interni di 10/8/6/5/4 mm.
3) Chiave eccentrico posteriore.
4) Chiave perno ruota anteriore.
5) Prolunga per chiave eccentrico posteriore.
6) Chiave esagonale per candele.
7) Perno per chiave a tubo.
8) Cacciavite.

TOOL KIT

The wrench and tool kit for normal maintenance and checks by the user is contained in a tool bag located in the compartment under the rear of the seat.
To reach this compartment, lift the rear fairing by opening the catch (fig. 30.1) as described on page 52.
This compartment also contains the helmet attachment cable and the instruction manual.

The tool bag holds (fig. 30.2):
1) Box wrench, 14 mm.
2) Allen wrench, 10/8/6/5/4 mm.
3) Wrench for rear eccentric.
4) Wrench for front wheel spindle.
5) Extension for rear eccentric wrench.
6) Box wrench for spark plugs.
7) Tommy bar.
8) Screwdriver.

OUTILLAGE LIVRE

Le kit de clés et outils pour les opérations normales d'entretien et de contrôle pouvant être effectuées par l'Usager se trouve à l'intérieur d'une trousse placée dans un dégagement sous la selle.
Pour y avoir accès, il faudra soulever le carénage AR en intervenant sur la serrure et l'ôter (fig. 30.1) ainsi qu'il est décrit à la page 52.
Ce dégagement abrite également le câble d'ancrage du casque ainsi que le manuel de l'utilisateur.

La trousse à outils contient (fig. 30.2):
1) Clé polygonale 14 mm.
2) Clé à six-pans creux de 10/8/6/5/4 mm.
3) Clé pour came arrière.
4) Clé pour pivot roue avant.
5) Rallonge pour clé came arrière.
6) Clé à douille pour bougies.
7) Tige pour clé à bougies.
8) Tournevis.

MITGELIEFERTE WERKZEUGE

Die mitgelieferten Schlüssel und Werkzeuge, die für normale Instandhaltungs- und Überprüfungsarbeiten, die von Seiten des Benutzers ausgeführt werden können, vorgesehen sind, befinden sich in der im Hohlraum unter dem Sattel angebrachten Tasche.
Um an diese Tasche gelangen zu können, müssen Sie den Sattelverkleidung so wie auf der Seite 53 beschrieben aufheben, dazu müssen Sie das Schloß öffnen (Abb. 30.1).
In diesem Hohlraum ist auch das Verankerungskabel für den Helm und das Anleitungsheft untergebracht.

Die Werkzeugtasche enthält (Abb. 30.2):
1) 14 mm-Ringschlüssel.
2) Inbusschlüssel von 10/8/6/5/4 mm.
3) Schlüssel für hinteren Exzenter.
4) Schlüssel für Vorderradbolzen.
5) Verlängerung für Schlüssel für den hinteren Exzenter.
6) Zündkerzenschlüssel.
7) Stift für Steckschlüssel.
8) Schraubenzieher.

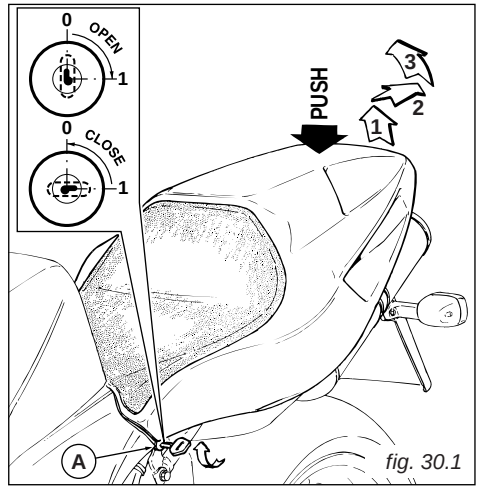


fig. 30.1

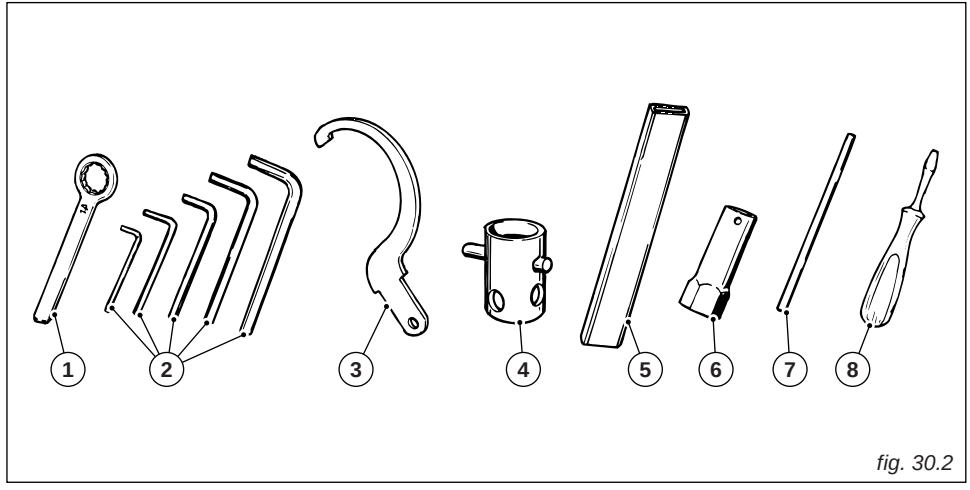


fig. 30.2

MANUTENZIONE PERIODICA

Una buona manutenzione garantisce una lunga conservazione del veicolo; osservando queste norme fondamentali si possono prevenire molti inconvenienti ed ottenere le migliori prestazioni. Gli intervalli indicati devono ritenersi validi se la moto non viene impiegata su percorsi particolarmente gravosi (uso prevalente in città, percorsi in zone polverose, marcia continua in montagna, lunghi percorsi autostradali ad elevata velocità, particolari condizioni climatiche, ecc.). In caso contrario le operazioni descritte devono essere eseguite ad intervalli minori.
Tutte le operazioni sono state riportate nella tabella schematica seguente.

Utilizzate solo ed esclusivamente parti di ricambio originali Ducati.

Simboli identificazione operazione:
n*) Questo simbolo indica che per tale operazione si consiglia di fruire della nostra rete di servizio, che dispone di personale esperto ed appropriate attrezzature.*
C) Controllo e regolazione
L) Lubrificazione e/o ingrassaggio
P) Pulizia
S) Sostituzione

ROUTINE MAINTENANCE

Good maintenance ensures long life to your motorcycle. Following these basic rules will prevent many failures and ensure good performance. The maintenance intervals indicated here are for motorcycles that are not used in demanding conditions, such as riding in town traffic, on dusty ground, long trips on mountain roads, long trips on motorways at high speed, riding in bad weather, and so on. In these cases, maintenance work should be carried out more frequently.
All maintenance operations are reported in the chart below.

Use original Ducati spare parts only.

Operation identification symbols:
n*) This symbol indicates that the job in question should be entrusted to Ducati Service Network where highly trained personnel and special equipment are available.*
C) Check and adjust
L) Lubricate and/or grease
P) Clean
S) Replace

ENTRETIEN PERIODIQUE

Un bon entretien, respectueux des normes fondamentales, garantit la longévité de votre moto, évite les inconvénients éventuels et permet d'obtenir d'excellentes performances. La périodicité indiquée est valable si la moto n'est pas utilisée sur des parcours particulièrement éprouvants (utilisation fréquente en ville ou sur des routes poussiéreuses, marche prolongée en montagne, longs parcours sur autoroute à une vitesse élevée, conditions climatiques particulières, etc.); s'il n'en était pas ainsi, les opérations décrites devront être effectuées à des intervalles plus rapprochés. Toutes les opérations ont été indiquées sur le tableau suivant.

Utilisez exclusivement des pièces de rechange d'origine Ducati.

Symboles pour l'identification de l'opération:
n*) Ce symbole signale que nous vous conseillons de bénéficier, pour cette opération, de notre réseau de service, qui dispose d'un personnel qualifié et d'un équipement approprié.*
C) Contrôle et réglage
L) Lubrification et/ou graissage
P) Nettoyage
S) Remplacement

REGELMÄSSIGE INSTANDHALTUNG

Eine gute Instandhaltung garantiert einen langen Erhalt Ihres Motorrads. Wenn Sie sich an diese grundlegenden Vorschriften halten, können Sie vielen Schwierigkeiten vorbeugen und immer die besten Leistungen erzielen. Die angegebenen Zeiträume gelten nicht für Motorräder, die unter besonders harten Bedingungen (vorwiegend Stadtfahrten, Fahrten auf verstaubten Straßen, ständige Bergfahrten, lange Autobahnfahrten bei erhöhter Geschwindigkeit, besondere klimatische Verhältnisse usw.) eingesetzt werden. In diesen Fällen müssen die Instandhaltungsarbeiten in wesentlich kürzeren Zeitabständen durchgeführt werden. Alle Arbeiten sind auf der folgenden Tabelle aufgeführt.

Verwenden Sie ausschließlich nur die Originalersatzteile der Ducati.

Arbeitskennzeichen:
n*) Dieses Zeichen zeigt an, daß es für die Durchführung dieser Arbeitsschritte empfehlenswert ist, sich an unser Kundendienstnetz zu wenden, da man hier über Fachpersonal und über die geeigneten Vorrichtungen verfügt.*
C) Kontrolle und Einstellung
L) Schmierung und/oder Einfetten
P) Reinigen
S) Auswechseln

Operazioni	Pre consegna	Dopo i primi 1000 km	Ogni 1000 km	Ogni 10000 km	Ogni 20000 km	vedi pagina
Livello olio motore	C		C			166
Olio motore (n)		S		S		168
Filtro olio motore (n)		S		S		168
Filtro aspirazione olio motore (n)					S	168
Serraggio teste motore (n)					C	–
Gioco valvole motore (n)				C		72
Cinghie distribuzione (n)		C		C	S	–
Candele		C		S		74-180
Livello liquido raffreddamento	C	C	C			176
Sostituzione liquido raffreddamento (n)					S	–
Filtro combustibile (n)				S		–
Corpo farfallato: sincronizzazione e minimo (n)		C		C		–
Filtro aria				S		174
Pressione olio motore (n)		C			C	–
Compressione cilindri motore (n)		C		C		–
Livello olio comando freni e frizione	C	C	C			184-186
Sostituzione olio freni e frizione (n)					S	–
Comandi idraulici freni e frizione (n)	C	C	C			–

Operazioni	Pre consegna	Dopo i primi 1000 km	Ogni 1000 km	Ogni 10000 km	Ogni 20000 km	vedi pagina
Comandi flessibili	C	C	C			180-194
Pneumatici: usura e pressione	C	C	C			94-98
Gioco cuscinetti sterzo (n)	C	C		C		–
Tensione e allineamento catena (n)		C	C			190
Trasmissione secondaria (n)	C	C	C			192
Usura pastiglie freno (n)		C	C			190
Cuscinetti mozzi ruota (n)				C		–
Giunto elastico ruota posteriore (n)				C		–
Serbatoio benzina (n)					P	–
Sostituzione olio forcella anteriore (n)					S	–
Serraggio generale bulloneria (n)	C	C		C		–
Lubrificazione e ingrassaggio generale (n)				L		–
Controllo livello elettrolito		C	C			196

Operations	Pre-delivery	After the first 1000 km	Every 1000 km	Every 10000 km	Every 20000 km	see page
Engine oil level	C		C			166
Engine oil (n)		S		S		168
Engine oil filter (n)		S		S		168
Engine oil suction filter (n)					S	168
Head torque (n)					C	–
Valve clearance (n)				C		72
Timing belts (n)		C		C	S	–
Spark plugs		C		S		74-180
Coolant level	C	C	C			176
Coolant replacement (n)					S	–
Fuel filter (n)				S		–
Throttle body: synchroniz. and idling adjustment (n)		C		C		–
Air cleaner				S		174
Engine oil pressure (n)		C			C	–
Cylinder compression (n)		C		C		–
Brake and clutch fluid level	C	C	C			184-186
Brake and clutch fluid replacement (n)					S	–

Operations	Pre-delivery	After the first 1000 km	Every 1000 km	Every 10000 km	Every 20000 km	see page
Brake and clutch hydr. controls (n)	C	C	C			–
Flexible cables	C	C	C			180-194
Tyres: wear and pressure	C	C	C			94-98
Play in steering bearings (n)	C	C		C		–
Chain tension and alignment (n)		C	C			190
Final drive (n)	C	C	C			192
Wear on brake pads (n)		C				190
Wheel hub bearings (n)				C		–
Rubber cush drive damper on rear wheel (n)				C		–
Fuel tank (n)					P	–
Change front fork oil (n)					S	–
Torque of nuts and bolts (n)	C	C		C		–
General lubrication and greasing (n)				L		–
Battery electrolyte level		C	C			196

Operations	Avant livraison	Après les premiers 1000 km	Tous les 1000 km	Tous les 10000 km	Tous les 20000 km	voir page
Niveau huile moteur	C		C			166
Huile moteur (n)		S		S		168
Filtre huile moteur (n)		S		S		168
Filtre admission huile moteur (n)					S	168
Serrage tête de cylindre/culasse moteur (n)					C	–
Jeu soupapes moteur (n)				C		72
Courroies distribution (n)		C		C	S	–
Bougies		C		S		74-180
Niveau liquide de refroidissement	C	C	C			176
Vidange liquide de refroidissement (n)					S	–
Filtre à essence (n)				S		–
Corps papillon: synchronisation et réglage ralenti (n)		C		C		–
Filtre à air				S		174
Pression huile moteur (n)		C			C	–
Compression cylindres moteur (n)		C		C		–
Niveau huile comm. freins et embrayage	C	C	C			184-186
Vidange huile freins et embrayage (n)					S	–

Operations	Avant livraison	Après les premiers 1000 km	Tous les 1000 km	Tous les 10000 km	Tous les 20000 km	voir page
Comm. hydraulique freins et embrayage (n)	C	C	C			–
Transmission câbles flexibles	C	C	C			180-194
Pneus: usure et pression	C	C	C			94-98
Jeu dans les roulements de direction (n)	C	C		C		–
Tension et alignement chaîne (n)		C	C			190
Transmission secondaire (n)	C	C	C			192
Usure plaquettes freins (n)			C			190
Roulements moyeux roue (n)				C		–
Joint flexible roue arrière (n)				C		–
Réservoir essence (n)					P	–
Vidange huile fourche avant (n)					S	–
Serrage général boulonnerie (n)	C	C		C		–
Lubrification et graissage général (n)				L		–
Contrôle niveau électrolyte		C	C			196

Instandhaltungsarbeiten	Nach den ersten	Nach 1000 km	Alle 1000 km	Alle 10000 km	Alle 20000 km	siehe Seite
Motorölstand	C		C			167
Motoröl (n)		S		S		169
Motorölfilter (n)		S		S		169
Ansaugfilter f. Motoröl (n)					S	169
Anzug der Zylinderköpfe (n)					C	–
Ventilspiel (n)				C		73
Steuerriemen (n)		C		C	S	–
Zündkerzen		C		S		75-181
Kühlflüssigkeitspegel	C	C	C			177
Ersetzen der Kühlflüssigkeit (n)					S	–
Kraftstoffilter (n)				S		–
Drosselklappenkörper: Synchronisierung und Leerlauf (n)		C		C		–
Luftfilter				S		175
Motoröldruck (n)		C			C	–
Zylinderverdichtung (n)		C		C		–
Pegel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit	C	C	C			185-187
Wechsel der Kupplungs- und Bremsflüssigkeit (n)					S	–

Instandhaltungsarbeiten	Nach den ersten	Nach 1000 km	Alle 1000 km	Alle 10000 km	Alle 20000 km	siehe Seite
Bremsen und Kupplungen (n)	C	C	C			–
Flexible Steuerungen	C	C	C	C		181-195
Reifen: Verschleiß u. Luftdruck	C	C	C			95-99
Spiel der Lenkkopflager (n)	C	C		C		–
Kettenspannung und -fluchtung (n)		C	C			191
Sekundärantrieb (n)	C	C	C			193
Bremsbelägeverschleiß (n)		C	C			191
Radnabenlager (n)				C		–
Hinterrad: Ruckdämpfer (n)				C		–
Benzintank (n)					P	–
Auswechseln des Vordergabelöls (n)					S	–
Anzug von Schrauben und Muttern (n)	C	C		C		–
Schmierung und allgemeine Einfettung (n)				L		–
Elektrolytenpegel der Batterie		C	C			197

Operazioni di uso e manutenzione principali
Main use and maintenance operations
Principales operations d'entretien
Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten

RIMOZIONE STRUTTURE ESTERNE CARROZZERIA

Per poter effettuare alcuni interventi di uso, riparazione o manutenzione, è necessario rimuovere in alcune sue parti la carrozzeria.

Attenzione
Il mancato o difettoso fissaggio di una delle strutture descritte può causare l'improvviso distacco del componente stesso durante la marcia e generare la perdita di controllo del veicolo.

Note
Seguite attentamente le istruzioni riportate prima di effettuare ogni intervento.

Importante
Per non danneggiare le parti verniciate della carrozzeria o il trasparente del cupolino, in corrispondenza delle viti di fissaggio, utilizzate sempre ad ogni rimontaggio le speciali rosette in nylon. Alcune delle viti di fissaggio sono di tipo autofilettante. Non serrate eccessivamente queste viti in quanto potreste danneggiare la sede e impedire un sucessivo bloccaggio.

REMOVING THE FAIRINGS

In order to repair and maintain the motorcycle correctly it may be necessary to remove some of the fairings.

Warning
If not secured properly, the parts referred to hereunder may come off while you are riding and make you loose control of the motorcycle.

Note
Read the instructions carefully before carrying out any repair or maintenance work.

Important
To avoid damage to the paintwork or the windshield, always use the special nylon washers when refitting the fastening screws. Some fastening screws are of the self-tapping type. Do not overtighten them or you may damage their seats and find it impossible to retighten them at a later time.

DEPOSE ELEMENTS EXTERIEURS DE CARENAGE

Pour pouvoir effectuer certaines opérations d'utilisation, de réparation ou d'entretien il faut déposer certains éléments du carénage.

Attention
L'inexécution, ou l'exécution imparfaite, du serrage d'une des structures décrites, peut provoquer le détachement soudain de ce composant durant la marche, d'où la perte de contrôle du véhicule.

Notes
Suivre soigneusement les instructions indiquées avant d'effectuer quelque intervention que ce soit.

Important
Pour ne pas porter préjudice aux éléments peints du carénage, ou au transparent de la bulle, lors de chaque remontage utilisez toujours les rosettes spéciales en Nylon en correspondance avec les vis de serrage. Certaines vis de serrage sont auto-taraudeuses. Ne serrez pas ces vis de maniere exagerée car vous pourriez endommager le filetage et empécher le vissage successif.

ABNAHME DER VERKLEIDUNG

Um einige Anwendungs- Reparatur- oder Instandhaltungseingriffe ausführen zu können, ist es erforderlich, daß Sie zuvor einige Teile der Karosserie abnehmen.

Achtung
Eine mangelnde oder unzureichende Befestigung einer der beschriebenen Strukturen, kann während der Fahrt zu einem plötzlichen Lösen des Bestandteils selbst und zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Merke
Befolgen Sie die genannten Anleitungen bevor Sie mit einem Eingriff an Ihrem Motorrad beginnen.

Wichtig
Um eine Beschädigung an den lackierten Karosserieteilen oder an der Fahrtwindschutzscheibe, an den Punkten, an denen die Befestigungsschrauben angebracht werden, zu vermeiden, müssen Sie bei jeder erneuten Montage die Spezialunterlegscheiben aus Nylon verwenden werden. Einige der Befestigungsschrauben sind Schrauben mit selbstscheidenden Gewinde. Ziehen Sie diese Schrauben nie zu fest an, da Sie dadurch den Sitz beschädigen könnten, was eine Spätere Feststellung behindern würde.

Cupolino
Svitate la vite centrale (A, fig. 31.1) di fissaggio degli specchietti retrovisori e sganciateli dai supporti del cupolino.

Importante
Nel rimontaggio applicate "Loctite 242" sul filetto della vite (A).

Svitate le due viti (1, fig. 31.2) di fissaggio al supporto faro e sganciate i quattro perni (2) laterali.

Semicarenature laterali (fig. 31.3)
Per rimuovere le semicarenature dal telaio occorre sganciare i seguenti perni:
i quattro perni (2) di fissaggio superiore al cupolino;
i quattro perni (3) di fissaggio laterale superiore delle semicarene al telaio;
i due perni (4) di fissaggio inferiore delle semicarene tra loro.

Headlamp fairing
Undo the central fastening screw (A, fig. 31.1) of the rear-view mirrors and unhook them from their supports on the headlamp fairing.

Important
When refitting, spread a film of "Loctite 242" on the issued screw (A).

Undo the two fastening screws (1, fig. 31.2) of the headlamp and unhook the four side pins (2).

Side panels (fig. 31.3)
To remove the side panels from the frame, unhook the following pins:
four upper fastening pins (2) of the headlamp fairing;
four upper side fastening pins (3) securing the side panels to the frame;
two lower fastening pins (4) securing the body panels to one another.

Carénage Avant
Dévissez la vis centrale (A, fig. 31.1) de fixation des rétroviseurs et les décrochez des supports du carénage AV.

Important
Lors du remontage, appliquer du "Loctite 242" sur le filet de la vis (A).

Dévissez les deux vis (1, fig. 31.2) de fixation au support phare et décrochez les quatre pivots (2) latéraux.

Demi-carénages latéraux (fig. 31.3)
Pour enlever les demi-carénages du cadre, décrocher les pivots suivants:
les quatre pivots (2) de fixation supérieure au carénage AV;
les quatre pivots (3) de fixation latérale supérieure des demi-carénages au châssis;
les deux pivots (4) de fixation inférieure des demi-carénages entre eux.

Fahrtwindschutz
Die zentrale Befestigungsschraube (A, Abb. 31.1) der Rückspiegel ausschrauben und sie am Halter aushaken.

Wichtig
Beim Wiederzusammenbau "Loctite 242" auf das Gewinde der Schraube (A) geben.

Die zwei Befestigungsschrauben (1, fig. 31.2) des Scheinwerferhalters aufschrauben und die vier seitlichen Bolzen (2) aushaken.

Seitenverkleidungen (Abb. 31.3)
Um die Verkleidungshälften vom Rahmen abnehmen zu können, muß man die folgenden Stifte aushaken:
die vier Befestigungsstifte (2) über der Scheinwerferverkleidung;
die vier seitlichen Befestigungsstifte (3) oberhalb der Verkleidungshälften am Rahmen;
die zwei unteren Befestigungsstifte (4) der Verkleidungshälften.

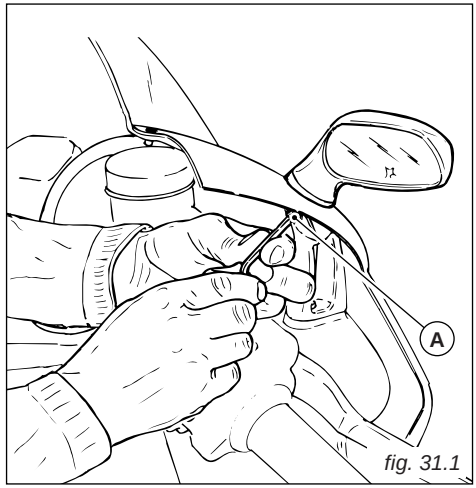


fig. 31.1

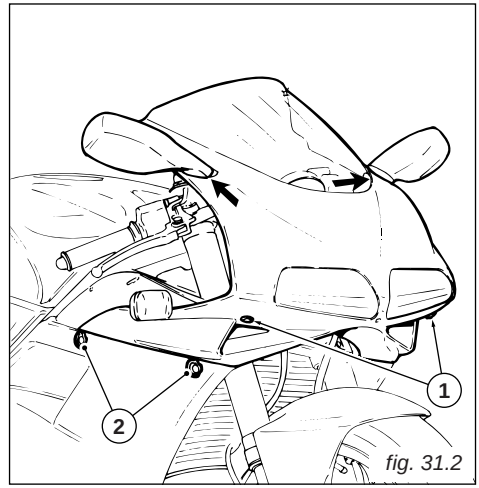


fig. 31.2

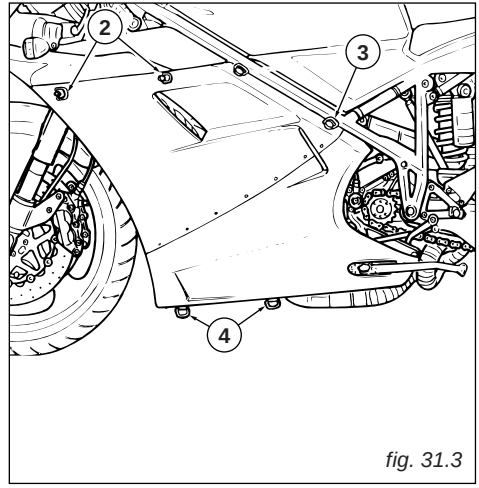


fig. 31.3

CONTROLLO LIVELLO OLIO MOTORE

Il livello dell'olio nel motore è visibile attraverso l'oblò di ispezione posto sul lato destro della coppa olio (fig. 32).
Controllate il livello con il veicolo in posizione perfettamente verticale e con motore caldo.
Attendete qualche minuto dopo lo spegnimento affinchè il livello si stabilizzi.
Il livello deve mantenersi tra le tacche ***MIN*** *e* ***MAX*** *segnate sulla targhetta in corrispondenza dell'oblò stesso.*
Se il livello risulta scarso è necessario procedere al rabbocco dopo aver rimosso la semicarenatura dx. (vedi pag. 164).
Rimuovete il tappo di carico e aggiungete olio prescritto fino a raggiungere il livello stabilito.
Rimontate il tappo e rimontate le strutture rimosse.

CHECKING ENGINE OIL LEVEL

Engine oil level can be checked through the sight glass provided on the right side of the oil sump (fig. 32).
When checking oil level, the motorcycle should be upright and the engine warm.
Allow a few minutes for oil to settle to a steady level after stopping the engine.
Oil level should be between the ***MIN*** *and* ***MAX*** *marks on the plate near the sight glass.*
Top up oil level if low. First, however, remove the right half fairing (see page 164).
Undo the filler plug and top up to correct level with recommended oil.
Refit the plug and any parts you have removed.

CONTROLE NIVEAU D'HUILE MOTEUR

Le niveau d'huile moteur peut être vérifié à travers le hublot de regard placé sur le côté droit du carter huile (fig. 32).
Le moteur chaud, contrôlez le niveau sur le véhicule en position parfaitement verticale.
Attendez quelques minutes afin que le niveau se stabilise.
Le niveau doit se maintenir entre les marques ***MIN*** *et* ***MAX*** *indiquées sur la plaque en correspondance du hublot.*
Si le niveau est bas, il faut faire l'appoint après avoir retiré le demi-carénage droit (voir page 164).
Retirez le bouchon de remplissage et ajoutez l'huile prescrite jusqu'à obtenir le niveau établi.
Remontez le bouchon et les structures précédemment ôtées.

KONTROLLE DES MOTORÖLPEGELS

Der Pegel des Motoröls ist über das sich auf der rechten Seite der Ölwanne befindliche Schauauge ersichtlich (Abb. 32).
Kontrollieren Sie den Pegelstand bei einem perfekt senkrecht stehenden Motorrad und bei warmem Motor.
Warten Sie einige Minuten nach dem Ausschalten des Motors ab, bis sich der Pegel stabilisiert.
Der Pegel muß innerhalb der Kerben ***MIN*** *und* ***MAX*** *liegen, die auf dem Angabeschild am Schauauge selbst angebracht sind.*
Erweist sich der Pegelstand als zu niedrig, müssen Sie, nach dem Abnehmen der rechten Verkleidungshälfte, Öl nachgießen (siehe Seite 165).
Dazu nehmen Sie die Einfüllschraube ab und füllen das vorgeschriebene Öl solange nach, bis der festgelegte Ölstand erreicht wird.
Die Einfüllschraube daraufhin wieder ansetzen und die abgenommen Strukturen erneut montieren.

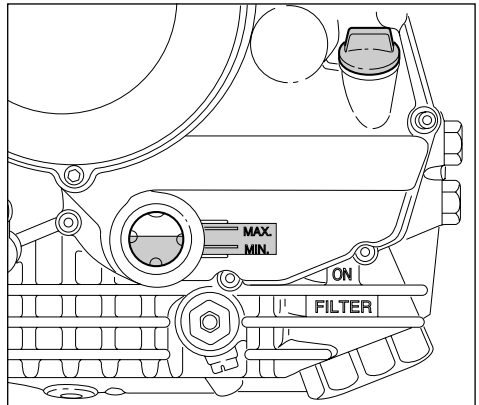


fig. 32

SOSTITUZIONE OLIO MOTORE E CARTUCCIA FILTRO (fig. 33)

Note
Questa operazione deve essere eseguita a motore caldo in quanto l'olio in queste condizioni risulta più fluido e la sua evacuazione è più rapida e completa.

Rimuovete la semicarenatura destra secondo quanto riportato a pag. 164.
Posizionare un recipiente sufficientemente capiente sotto al motore.
Rimuovete il tappo di scarico (1) dalla coppa motore e scaricate l'olio usato.

Importante
Non disperdete l'olio usato e/o le cartuccie filtro nell'ambiente. Raccogliete l'olio in un contenitore sigillato e portatelo al più vicino centro di recupero per poter essere riciclato. Controllate che non vi siano particelle metalliche attaccate alla estremità magnetica del tappo di scarico e riavvitatelo nella coppa con la relativa guarnizione. Serrate a fondo.

Utilizzando la chiave speciale disponibile presso il servizio ricambi Ducati oppure con una comune chiave per filtri rimuovete la cartuccia (2) filtro olio dalla coppa.

Importante
Il filtro rimosso non può essere riutilizzato.

Montate una cartuccia nuova, avendo cura di lubrificare con olio motore la guarnizione. Avvitatela nella sua sede e bloccatela a mano. Ad ogni 2 cambi d'olio è consigliabile pulire il filtro aspirazione olio a rete.

CHANGING ENGINE OIL AND FILTER CARTRIDGE (fig. 33)

Note
Warm up engine before changing oil. Oil will become thinner and will drain off easily and quickly.

Remove the right half fairing following the instructions on page 164.
Place a container with adequate capacity under the engine.
Undo the drain plug (1) on the engine sump and drain off oil.

Important
Used oil and/or filter cartridges should be disposed of according to environment protection rules. Collect oil in a container, seal it and bring it to the nearest collecting centre for re-refinement. Make sure there are no metal residues sticking to the magnet of the drain plug and refit plug into the sump with its seal. Tighten it fully.

Use the special tool available from the Ducati Parts Department or a common wrench for filters, to remove the oil filter cartridge (2) from the sump.

Warning
Do not reuse the filter you have just removed.

Install a new cartridge, be sure to smear some oil on the seal.
Fit the cartridge into its seat and snug it tight.
The suction net filter should be cleaned every 2 oil changes.

VIDANGE HUILE MOTEUR ET REMPLACEMENT CARTOUCHE FILTRE (fig. 33)

Notes
Cette opération doit être effectuée lorsque le moteur est chaud, car l'huile dans cette condition est plus fluide et son évacuation sera plus rapide et totale.

Retirez le demi-carénage droit suivant la description de la page 164.
Positionnez un récipient de capacité suffisante sous le moteur.
Retirez le bouchon de vidange (1) du carter moteur et évacuez l'huile usée.

Important
Ne jetez pas l'huile usée et/ou les cartouches du filtre aux ordures car elles sont polluantes. Recueillez l'huile dans un conteneur étanche et amenez-la au centre de récupération plus proche, pour son recyclage. Veillez à ce qu'aucune particule métallique ne demeure attachée à l'extrémité magnétique du bouchon de vidange et vissez-le de nouveau au carter avec le joint correspondant. Serrez à fond.

A l'aide d'une clé spéciale, disponible auprès du service pièces détachées Ducati, ou avec une clé standard à filtres, retirez la cartouche (2) de filtrage huile du carter.

Important
Le filtre retiré ne peut pas être réutilisé.

Montez une cartouche neuve en prenant soin de lubrifier le joint avec de l'huile moteur.
Vissez-la dans son emplacement et serrez-la à la

MOTORÖLWECHSEL UND AUSTAUSCH DES FILTEREINSATZES (Abb. 33)

Merke
Dieser Arbeitsgang muß an einem warmen Motor vorgenommen werden, da das Öl unter diesen Bedingungen flüssiger ist und daher dessen Ablaß schneller und vollständiger erfolgen kann.

Nehmen Sie dazu die rechte Verkleidungshälfte, so wie auf Seite 165 beschreiben, ab.
Stellen Sie einen Behälter mit ausreichendem Fassungsvermögen unter den Motor.
Schrauben Sie die Ablaßschraube (1) aus der Ölwanne aus und lassen Sie das Öl durch die Öffnung auslaufen.

Wichtig
Schütten Sie das verbrauchte Öl und/oder werfen Sie die Filtereinsätze niemals in die Umwelt. Das Öl muß in einem versiegelten Behälter gesammelt werden und an dem nächst gelegenen Wiederaufbreitungszentrum abgeliefert werden, wo es aufbereitet werden kann. Kontrollieren Sie, daß keine Metallteilchen am magnetischen Endstück der Ablaßschraube angehaftet sind, dann können Sie diesen Verschluß gemeinsam mit seiner Dichtung wieder in die Ölwanne einschrauben. Bis auf Anschlag festziehen.

Unter Anwendung des Spezialschlüssel, der über den Ersatzteildienst der Ducati erhältlich ist, oder eines üblichen Filterabnahmeschlüssels den Filtereinsatz (2) des Ölfilters aus der Ölwanne nehmen.

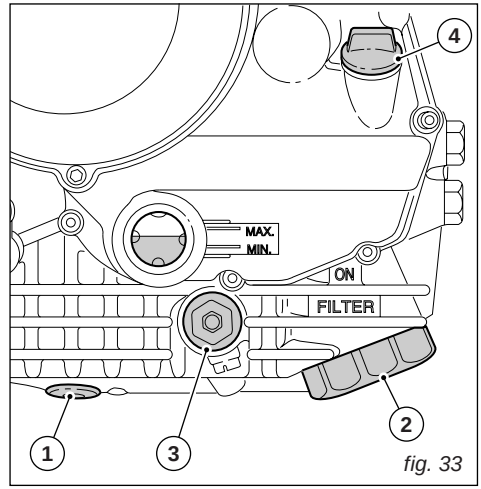


fig. 33

Svitate il tappo esterno (3) e sfilate l'elemento filtrante.
Procedete alla sua pulizia con aria compressa e benzina facendo attenzione a non lacerare la reticella.
Rimontate applicando la relativa guarnizione e serrate a fondo.
Rimuovete il tappo di carico (4) ed effettuate il rifornimento con olio del tipo prescritto (ved. tabella "Rifornimenti") fino a raggiungere il livello max. indicato nell'oblò.

Importante
Se utilizzate contenitori o imbuti verificate che risultino perfettamente puliti: l'ingresso nel motore di corpi estranei può danneggiarlo gravemente.

Chiudete il tappo di carico e fate funzionare il motore al minimo per qualche minuto.
Verificate che non ci siano perdite di olio e che la lampada spia sul cruscotto si spenga dopo qualche secondo dall'accensione del motore. In caso contrario fermate il motore ed eseguire le opportune verifiche.
Spegnete il motore e dopo qualche minuto controllate che il livello dell'olio corrisponda a quello prescritto; se necessario ripristinare il livello max.
Rimontare le strutture rimosse.

Undo the outer plug (3) and extract the filter element.
To clean the filter, blow it with compressed air and use gasoline. Be sure not to tear the net.
When refitting, install the seal and tighten fully.
Undo the filler plug (4) and fill in recommended oil (see "Topping- ups" chart) up to the max level marked on the sight glass.

Important
Make sure any containers or funnels you are using are perfectly clean. Any foreign matters getting into the engine may lead to severe damage.

Tigthen the filler plug and let the engine run at idling speed for a few minutes.
Make sure there are no oil leaks and that the light on the instrument panel goes out a few instants after engine has started. If not so, stop the engine and perform all checks required.
Switch off the engine, allow a few minutes, then check that oil level is correct. Top up to max level if needed.
Refit any parts you have removed.

main.
Toutes les 2 vidanges d'huile il est bien de nettoyer le filtre en crépine d'admission huile.
Dévissez le bouchon extérieur (3) et sortez l'élément de filtration.
Procédez au nettoyage à l'air comprimé et essence, en prenant garde à ne pas déchirer la crépine.
Remontez en appliquant le joint correspondant et serrez à fond.
Retirez le bouchon de remplissage (4) et remplissez avec de l'huile du type prescrit (voir tableau "Ravitaillements") Jusqu'à atteindre le niveau max. indiqué sur le hublot.

Important
Si vous utilisez des récipients ou entonnoirs, veillez à ce qu'ils soient parfaitement propres: l'introduction de corps étrangers dans le moteur peut l'endommager sérieusement.

Fermez le bouchon de remplissage et mettez le moteur en marche au ralenti quelques minutes.
Veillez à ce qu'il n'y ait pas de fuites d'huile et que la lampe témoin, sur le tableau de bord, s'éteigne quelques secondes après l'allumage du moteur.
S'il n'en est ainsi, fermez le moteur et effectuez les modifications qui se conviennent.
Arrêtez le moteur et après quelques minutes contrôlez si le niveau d'huile correspond au niveau prescrit; s'il y a lieu, rétablir le niveau max.
Remontez les structures retirées.

Wichtig
Der entfernte Filter darf nicht wiederverwendet werden.

Montieren Sie nun den neuen Filtereinsatz auf und schmieren Sie dabei dessen Dichtung mit etwas Motoröl ein.
Schrauben Sie den Einsatz ein und ziehen Sie ihn mit der Hand fest.
Nach jedem zweiten Ölwechsel ist es empfehlenswert, den Netzfilter in der Ölansaugung zu säubern.
Schrauben Sie dazu den äußeren Verschluß aus (3) und ziehen Sie dann das Filterelement heraus.
Nun können Sie die Reinigung unter Anwendung eines Druckluftstrahls und mit Benzin vornehmen. Achten Sie jedoch dabei darauf, daß Sie das Drahtnetz nicht beschädigen.
Daraufhin können Sie den Netzfilter gemeinsam mit dessen Dichtung wieder montieren und auf Anschlag anziehen.
Die Einfüllschraube (4) abnehmen, dann solange Öl des vorgeschriebenen Typs (siehe Tabelle "Betriebsstoffe") nachfüllen, bis das Erreichen der max. Pegelanzeige über das Schauauge erkennbar ist.

Wichtig
Wenn Sie dabei Behälter oder Trichter verwenden, müssen Sie sich zuvor davon überzeugen, daß diese vollkommen sauber sind. Ein Einlaß von Fremdkörpern in den Motorkreislauf kann zu schweren Beschädigungen am Motor selbst führen.

Schrauben Sie die Einfüllschraube nun wieder ein und betreiben Sie den Motor einige Minuten im Leerlauf.
Kontrollieren Sie, ob Ölverluste feststellbar sind

und ob die entsprechende Kontrolleuchte am Instrumentenbrett einige Sekunden nach dem Zünden des Motors erlischt. Ist dies nicht der Fall, müssen Sie den Motor anhalten und die angemessenen Kontrollen durchführen.
Schalten Sie den Motor ab und kontrollieren Sie nach einigen Minuten, ob der Ölpegel dem vorgeschriebenen Stand entspricht. Falls erforderlich, den Ölstand auf den max. Pegel bringen.
Nun die abgenommenen Strukturteile wieder montieren.

SOSTITUZIONE E PULIZIA FILTRI ARIA

I filtri aria devono essere sostituiti agli intervalli prescritti sulla tabella manutenzione periodica.
Per rimuovere il filtro operate come segue:
rimuovete il cupolino e le semicarenature secondo quanto riportato a pag. 164;
svitate le 8 viti di fissaggio del coperchio esterno (A, fig. 34.1);
rimuovete il coperchio (A) lasciandolo appeso al cavo dell'indicatore;
sfilate la cartuccia filtro (B, fig. 34.2) dalla sede sul coperchio interno (C, fig. 34.2).
Pulite la cartuccia filtro con un getto di aria compressa o sostituitela.

Importante
Un filtro intasato, riduce l'entrata dell'aria aumentando il consumo di benzina, riducendo la potenza del motore e provocando incrostazioni nelle candele. Non usate il motociclo senza filtro. Le impurità presenti nell'aria potrebbero entrare nel motore danneggiandolo.

In caso di impiego su strade particolarmente polverose o umide provvedete alla sostituzione più frequentemente di quanto prescritto.

REPLACING AND CLEANING AIR FILTERS

Replace the air filters at the required intervals shown in the routine maintenance chart. To remove the filter, proceed as follows:
remove the headlamp fairing and the body panels as described on page 164;
unscrew the 8 fastening screws on the outer cover (A, fig. 34.1);
remove cover (A) and leave it hanging from the indicator cable;
take the filter cartridge (B, fig. 34.2) out of its seat in the inner cover (C, fig. 34.2).
Clean the filter cartridge using compressed air or, if necessary, replace it.

Important
A clogged filter will reduce air intake, increase fuel consumption, reduce engine power, and foul spark plugs. Do not use the motorcycle without filter or suspended matters could get into the engine and cause damage.

If you are using the motorcycle on dusty or very wet roads, replace filter more frequently than recommended intervals.

REMPLACEMENT OU NETTOYAGE DES FILTRES À AIR

Les filtres à air doivent être remplacés aux intervalles indiqués sur le tableau relatif à l'entretien périodique. Effectuez les opérations suivantes pour enlever le filtre:
enlevez le carénage AV et les demi-carénages conformément aux indications de la page 164;
dévissez les 8 vis de fixation du couvercle externe (A, fig. 34.1);
enlevez le couvercle (A) et le laisser accroché au câble de l'indicateur;
ôtez la cartouche-filtre (B, fig. 34.2) du siège sur le couvercle interne (C, fig. 34.2).
Nettoyez la cartouche du filtre avec un jet d'air comprimé ou, si nécessaire, la remplacer.

Important
Un filtre colmaté réduit l'entrée de l'air, ce qui fait augmenter la consommation d'essence, diminuer la puissance du moteur et engendrer de la calamine sur les bougies. N'utilisez pas le motocycle sans filtre. Les impuretés de l'air pourraient entrer dans le moteur en l'endommageant.

En cas d'utilisation sur des routes particulièrement poussiéreuses ou humides, effectuez le remplacement à des intervalles plus rapprochés par rapport à la cadence prescrite.

WECHSEL UND REINIGUNG DES LUFTFILTERS

Die Luftfilter müssen gemäß den in der periodischen Wartungstabelle vorgeschriebenen Zeitabständen ersetzt werden. Zum Entfernen des Filters geht man wie folgt vor:
den Fahrtwindschutz und die Verkleidungshälften, wie auf Seite 165 beschrieben, abnehmen;
die 8 Befestigungsschrauben des äußeren Deckels (A, Abb. 34.1) ausschrauben;
den Deckel (A) abnehmen, jedoch am Kabel des Anzeigers hängen lassen;
den Filtereinsatz (B, Abb. 34.2) aus seinem Sitz am inneren Deckel (C, Abb. 34.2) herausnehmen. Den Filtereinsatz mit einem Druckluftstrahl reinigen oder ersetzen.

Wichtig
Ein verstopfter Filter reduziert den Lufteinlaß, was einen erhöhten Benzinverbrauch mit sich bringt, dabei gleichzeitig die Motorleistung mindert und Verkrustungen der Zündkerzen verursacht. Verwenden Sie Ihr Motorrad niemals ohne Filter. Die in der Luft enthaltenen Schmutzteilchen könnten sonst in den Motor gelangen und diesen beschädigen.

Falls Sie Ihr Motorrad auf besonders staubigen Straßen oder in einer feuchten Umgebung fahren, müssen sie den Austausch häufiger als vorgeschrieben ausführen.

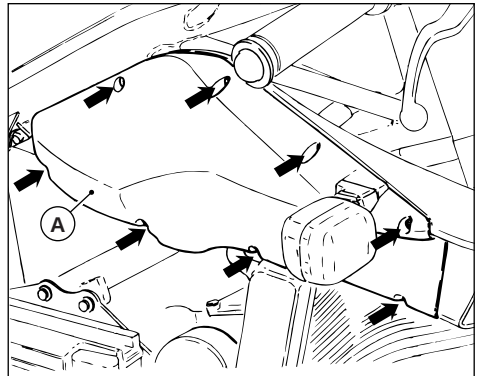


fig. 34.1

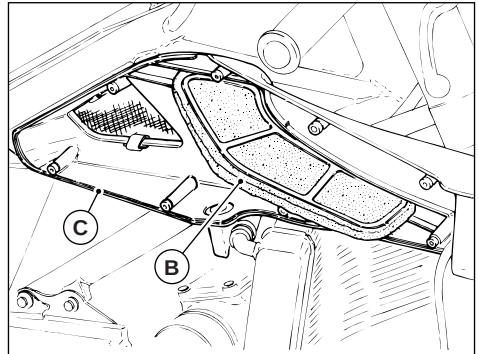


fig. 34.2

CONTROLLO LIVELLO LIQUIDO REFRIGERANTE

Agli intervalli prescritti sulla tabella manutenzione periodica controllate Il livello del liquido refrigerante contenuto nel serbatoio di espansione, sul lato sinistro del veicolo.
Deve risultare compreso tra i riferimenti di ***MAX*** *e di* ***MIN*** *ricavati sul serbatoio stesso (fig. 35.1).*
Se il livello risulta basso è necessario provvedere al rabbocco aggiungendo liquido prescritto.
Rimuovete la semicarenatura sinistra secondo quanto riportato a pag. 164.
Rimuovete il serbatoio benzina svitando la vite posteriore (2, fig. 35.2) dopo aver sollevato la carenatura posteriore.
Sfilate il serbatoio dall'ancoraggio anteriore tirandolo all'indietro.
Spostatelo verso destra, lasciando collegate le tubazioni carburante.
Svitate il tappo di carico (1, fig. 35.1) e aggiungete liquido nuovo fino a raggiungere il livello prescritto.

Importante
Se avete difficoltà a reperire il refrigerante prescritto, potete rabboccare eccezionalmente con acqua di rubinetto. Appena possibile sostituitela con liquido di raffreddamento raccomandato.

Riavvitate il tappo (1) e rimontate le strutture rimosse.
Per ottenere le migliori condizioni di esercizio (corrispondente all'inizio congelamento miscela a –20°C) il liquido di raffreddamento prescritto deve essere miscelato con acqua nelle seguenti percentuali:
ANTIGELO: 35÷40 % del volume;

CHECKING COOLANT LEVEL

Check the level of the coolant inside the expansion tank on the left side of the motorcycle at the intervals indicated in the routine maintenance chart.
The level should be between the ***MAX*** *and* ***MIN*** *marks on the tank (fig. 35.1).*
Top up with recommended fluid if level is low.
Remove the left-side body panel according to the instructions of page 164.
Remove the fuel tank by unscrewing the rear screw (2, fig. 35.2) after lifting the rear fairing.
Pull back the tank to release it from the front catch.
Shift the tank to the right. Do not disconnect the fuel lines.
Undo the filler plug (1, fig. 35.1) and top up to correct level.

Important
If recommended fluid is hard to find on your market, top up with tap water. Replace with recommended fluid as soon as possible.

Retighten the plug (1) and refit any parts you have removed.
Ideal performance is obtained when the solution starts freezing, i.e. at –20°C. For this reason, the recommended fluid must be diluted in a water solution as follows:
ANTIFREEZE: 35–40% of volume;
WATER: 65–60% of volume.

CONTROLE NIVEAU LIQUIDE REFRIGERANT

Avec la périodicité prescrite par le tableau d'entretien périodique, contrôlez le niveau du liquide réfrigérant à l'intérieur du réservoir d'expansion, sur le côté gauche du véhicule.
Il doit être compris entre les références ***MAX*** *et* ***MIN*** *marquées sur le réservoir (fig. 35.1).*
Si le niveau devait être trop bas, il faudra faire l'appoint avec le liquide prescrit.
Enlevez le demi-carénage gauche conformément aux instructions de la page 164.
Enlevez le réservoir de l'essence en dévissant la vis AR (2, fig. 35.2) après avoir soulevé le carénage AR.
Extraire le réservoir de l'ancrage AV en le tirant vers l'arrière.
Le déplacez vers la droite en laissant les tubes du carburant branchés.
Dévissez le bouchon de remplissage (1, fig. 35.1) et ajoutez le liquide neuf jusqu'à obtenir le niveau préscrit.

Important
Si le réfrigérant préscrit n'est pas facilement repérable, vous pouvez faire l'appoint exceptionnellement avec de l'eau de robinet. Remplacez-la pourtant par le liquide de refroidissement conseillé aussitôt possible

Vissez de nouveau le bouchon (1) et remontez les structures précédemment ôtés.
Pour obtenir les conditions optimales de service (qui correspondent à un début de congélation du mélange à –20°C) le liquide de refroidissement prescrit doit être mélangé à l'eau dans les proportions qui suivent:
ANTIGEL: 35÷40% du volume;

KONTROLLE
DES KÜHLFLÜSSIGKEITSPEGELS

Sie müssen in den, von der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung vorgeschriebenen Zeiten, den Pegel der im Überlaufgefäß, welches sich auf der linken Seite des Motorrads befindet, vorhandenen Kühlflüssigkeit kontrollieren.
Er muß zwischen den am Gefäß selbst eingearbeiteten Bezugspunkten bzw. zwischen den Angaben ***MAX*** *und* ***MIN*** *liegen (Abb. 35.1).*
Erweist sich der Pegel als zu niedrig, muß man ihn durch Nachgießen der vorgeschriebenen Flüssigkeit auf den richtigen Stand bringen.
Die linke Verkleidungshälfte, wie auf Seite 165 beschrieben, entfernen.
Die hintere Verkleidung anheben und die hintere Schraube (2, Abb. 35.2) aufschrauben, dann den Benzintank abnehmen.
Den Tank nach hinten ziehen und somit aus der vorderen Verankerung herausziehen. Den Tank nach rechts schieben.
Dabei bleiben die Kraftstoffleitungen angeschlossen.
Die Einfüllschraube (1, Abb. 35.1) lösen, dann die Kühlflüssigkeit bis zum Erreichen des vorgeschriebenen Pegels nachfüllen.

Wichtig
Falls Sie Schwierigkeiten haben, die vorgeschriebene Kühlflüssigkeit zu erhalten, können Sie sich ausnahmsweise mit Leitungswasser behelfen. Sie müssen es dann jedoch sobald wie möglich, durch die empfohlene Kühlflüssigkeit ersetzen.

Nun die Einfüllschraube (1) erneut einschrauben und die abgenommene Strukturen erneut

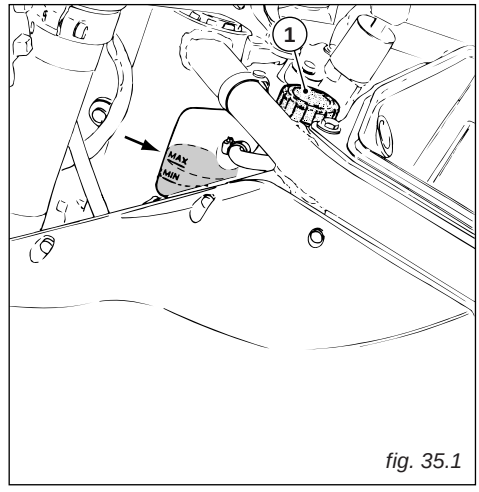


fig. 35.1

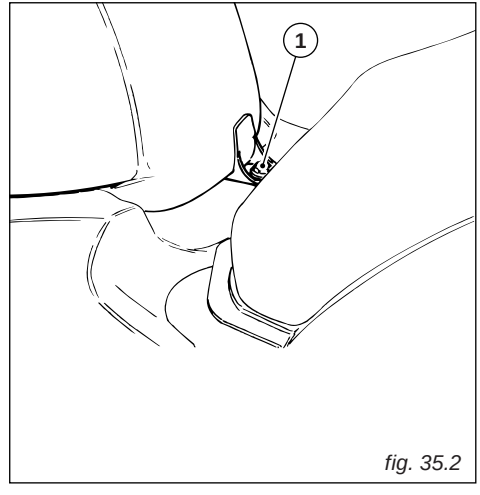


fig. 35.2

ACQUA: 65÷60 % del volume.

EAU: 65÷60% du volume.

montieren.
Um die besten Betriebsbedingungen zu erhalten (entsprechen einem Gefrierpunkt der Mischung ab –20°C) muß die vorgeschrienene Kühlflüssigkeit in den folgenden Prozentsätzen mit Wasser verdünnt werden.
ANTIFREEZE: 35÷40 % des Volumens;
WASSER: 65÷60 % des Volumens.

REGOLAZIONE DEL CAVO COMANDO GAS (fig. 36)

La manopola di comando del gas in tutte le posizioni di sterzata deve avere una corsa a vuoto, misurata sulla periferia del bordino della manopola, di 1,5÷2,0 mm. Se è necessario regolarla, agite sull'apposito registro (A) situato in corrispondenza del comando stesso.

PULIZIA E SOSTITUZIONE CANDELE (fig. 37)

La candela costituisce un elemento molto importante del motore e va periodicamente controllato. Questa operazione è relativamente facile e veloce e Vi permetterà di verificare il buono stato di funzionamento del motore. Per accedere alle candele è necessario rimuovere la semicarenatura sinistra nel modo descritto a pag. 164.
Sfilate le pipette dalle candele e rimuovetele dalla testa utilizzando la chiave di corredo.
Verificate la colorazione dell'isolante ceramico dell'elettrodo centrale: una colorazione uniforme marrone chiaro è testimone di un buono stato del motore. Se trovate colorazioni diverse o incrostazioni scure, sostituite la candela e riferite quanto riscontrato al Vostro Concessionario.
Controllate anche l'usura dell'elettrodo centrale. Se risulta consumato o vetroso, sostituite la candela.
Controllate la distanza fra gli elettrodi: deve essere di 0,6 mm.

Importante
Se dovete operare una regolazione piegate con molta attenzione l'elettrodo laterale. Una distanza maggiore o minore, oltre a diminuire le

THOTTLE CABLE ADJUSTMENT (fig. 36)

The throttle cable must have a free play of 1.5–2.0 mm, measured at the edge of the twistgrip, at all positions of the handlebars. If it needs adjusting, use the suitable adjuster (A) provided on the throttle control.

CLEANING AND REPLACING THE SPARK (fig. 37)

Spark plugs are essential to smooth engine running and should be checked at regular intervals. This is done quite easily and quickly and provides a good measure of engine condition. To get on the spark plugs, remove the left half fairing following the instructions on page 164.
Remove the spark plug caps from the cylinder head using the wrench supplied with the bike.
Check the colour of the insulating ceramic material of the central electrode: a light brown, even colour is a sign of good engine condition. If colour has altered or you find any dark deposits, change the spark plug and report this to your Dealer.
Check wear on the central electrode. If it looks worn out or has a vitreous appearance, change the spark plug.
Check electrode gap: it should be 0.6 mm.

Important
If the gap needs adjusting, be very careful when bending the central electrode. If gap is too wide or too close, engine performance will be affected. This could also cause difficult starting or irregular idling.

Clean the electrode and the insulating material

REGLAGE CABLE DE COMMANDE GAZ (fig. 36)

La poignée de commande du gaz, dans toutes les positions de braquage, doit avoir une course à vide de 1,5÷2,0 mm, mesurée sur le bord de la poignée. S'il y a lieu de la reprendre, agir sur l'élément de réglage correspondant (A) situé en correspondance de la commande elle-même.

NETTOYAGE ET REMPLACEMENT DES BOUGIES (fig. 37)

La bougie constitue un élément du moteur très important qui doit être périodiquement contrôlé. Cette opération est assez facile et rapide et vous permettra de vérifier le bon état de fonctionnement du moteur. Pour accéder aux bougies il faut ôter le demi-carénage gauche, ainsi qu'il est décrit à la page 164.
Sortez les antiparasites des bougies et enlevez-les des culasses en utilisant la clé en dotation.
Vérifiez la couleur de l'isolation céramique de l'électrode centrale: une couleur marron claire uniforme (rouge brique) révele un bon fonctionnement du moteur. Si vous constatez des coloris différents ou de la calamine sombre, remplacez la bougie et rapportez ce que vous avez constaté à votre concessionnaire.
Contrôlez également l'usure de l'électrode centrale. S'il se présente usée ou vitreuse, remplacez la bougie.
Contrôlez l'écart entre les électrodes: il doit être de 0,6 mm.

Important
Si vous devez effectuer un réglage, inclinez l'électrode latérale en faisant très attention. Un écart plus ou moins important peut

REGULIERUNG DES GASZUGKABELS (Abb. 36)

Der Gasgriff muß, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen, einen Leerhub von 1,5÷2,0 mm aufweisen. Falls sich hier eine Einstellung als erforderlich erweist, müssen Sie dazu die entsprechende Einstellvorrichtung (A), die sich auf der Steuerung selbst befindet, verwenden.

REINIGUNG ODER AUSTAUSCH DER ZÜNDKERZEN (Abb. 37)

Die Zündkerzen stellen ein sehr wichtiges Element des Motors dar. Der hier beschriebene Arbeitsvorgang ist relativ einfach und schnell auszuführen. Er wird Ihnen es darüber hinaus ermöglichen, den guten Funktionszustand des Motors zu überprüfen. Um an die Zündkerzen gelangen zu können, müssen Sie zunächst die linke Verkleidungshälfte, so wie auf Seite 165 beschrieben, abnehmen.
Die Anschlußkontakte von den Zündkerzen abziehen, dann letztere unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels vom Zylinderkopf nehmen.
Überprüfen Sie die Verfärbung der Keramikisolierung des mittleren Elektrode: eine gleichmäßige hellbraune Verfärbung ist ein Zeichen für einen guten Motorzustand. Falls Sie anderweitige Verfärbungen oder dunkle Verkrustungen vorfinden, müssen Sie die Zündkerze austauschen und Ihre Feststellungen an Ihren Händler weitergeben.
Kontrollieren Sie auch den Verschleiß der mittleren Elektrode. Ist diese verbraucht oder erscheint sie glasig, müssen Sie die Zündkerze austauschen.

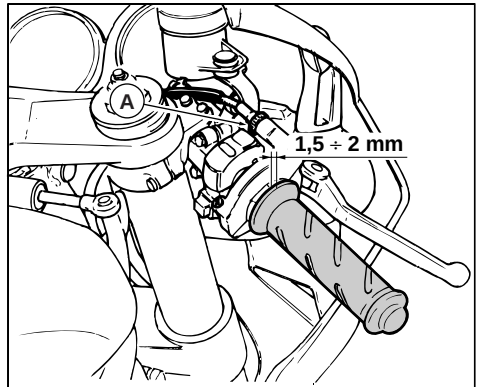


fig. 36

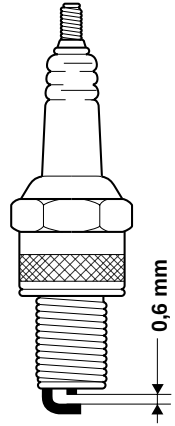


fig. 37

prestazioni, può causare difficoltà di avviamento o problemi di funzionamento al minimo.

Pulite accuratamente l'elettrodo e l'isolante con uno spazzolino metallico e verificate la condizione della guarnizione.
Pulite con cura la sede sulla testa facendo attenzione a non far cadere corpi estranei all'interno della camera di scoppio.
Rimontatela sulla testa effettuando un primo serraggio a mano di tutto il filetto. Serrate la candela alla coppia prescritta. Se non disponete di una chiave dinamometrica potete operare, dopo il serraggio a mano, una ulteriore rotazione di 1/2 giro con la chiave in dotazione.
Rimontate le strutture rimosse.

Importante
Non usate candele con un grado termico inadeguato o con lunghezza del filetto non regolamentare. La candela deve essere fissata bene. Una candela fissata male può scaldarsi e danneggiare il motore.

accurately using a small metal brush and check seal condition.
Clean the seat in the cylinder head. Be careful not to let any foreign matters fall into the combustion chamber.
Refit spark plug into cylinder head. Snug it finger-tight until it is fully seated into the head. Tighten the spark plug to the required torque. If you do not have a torque wrench, you can use the wrench supplied with the tool kit to tighten the spark plug an additional 1/2 turn.
Refit any parts you have removed.

Important
Never use spark plugs with a heat rating other than recommended or a thread length other than standard. Spark plugs should be tightened firmly. A loose spark plug may overheat and damage the engine.

rendre le moteur moins performant, peut être à l'origine de difficultés de démarrage ou problèmes de fonctionnement au ralenti.

Nettoyez scrupuleusement l'électrode et l'isolation à l'aide d'une petite brosse métallique et contrôlez la condition du joint.
Nettoyez soigneusement la culasse, en prenant garde à ne pas faire tomber de corps étrangers à l'intérieur de la chambre de combustion.
Remontez-la sur la culasse en réalisant un premier serrage à la main au bout du filet. Serrez la bougie à la couple de serrage conseillé. Si vous ne disposez pas d'une clé dynamométrique, vous pouvez effectuer, après le serrage à la main, une autre rotation de 1/2 tour à l'aide de la clé en dotation.
Remontez les structures précédemment ôtées.

Important
N'utilisez pas de bougies avec un degré thermique non approprié ou avec une longueur de filet non réglementaire. La bougie doit être bien fixée. Une bougie mal fixée peut se chauffer et porter préjudice au moteur.

Kontrollieren Sie außerdem den Abstand zwischen den Elektroden: er muß 0,6 mm betragen.

Wichtig
Beim Durchführen einer Einstellung müssen Sie die seitliche Elektrode mit besonderer Vorsicht umbiegen. Ein größerer oder kleiner Abstand kann, über die Tatsache hinaus, eine Leistungsminderung zu verursachen, zu Schwierigkeiten beim Anlassen oder zu Betriebsproblemen im Leerlauf führen.

Säubern Sie die Elektrode und die Isolierung sorgfältig mit einem Metallbürstchen und überprüfen Sie den Zustand der Dichtung. Reinigen Sie sorgfältig den Sitz auf dem Zylinderkopf und achten Sie dabei darauf, daß keine Fremdkörper in das Innere der Verbrennungkammer fallen können.
Die Zündkerze nun wieder auf den Zylinderkopf montieren, dann einen ersten Anzug über das gesamte Gewinde durchführen. Die Zündkerze auf vorgeschrieben Anzugsmoment bringen. Falls Sie über keinen Drehmomentenschlüssel verfügen, können Sie nach dem manuellen Abziehen, eine weitere 1/2 Drehung unter Anwendung des mitgelieferten Schlüssels anbringen.
Montieren Sie nun die zuvor abgenommenen Strukturen wieder.

Wichtig
Verwenden Sie keine Zündkerzen, die einen ungeeigneten Wärmegrad aufweisen oder die eine unreguläre Gewindelänge haben. Die Zündkerze muß immer gut befestigt werden. Eine schlecht befestigte Zündkerze kann sich erhitzen und den Motor beschädigen.

CONTROLLO LIVELLO FLUIDO FRENI E FRIZIONE

Il livello non deve scendere al di sotto della tacca di ***MIN*** *(fig. 38) evidenziata sui rispettivi serbatoi. Un livello insufficiente facilita l'ingresso di aria nel circuito rendendo il sistema inefficiente.*

IMPIANTO FRENI

Se rilevate un gioco della leva o del pedale del freno eccessivo, nonostante che le pastiglie freno siano ancora in buone condizioni, rivolgetevi al Vostro Concessionario Ducati per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

IMPIANTO FRIZIONE

Se il gioco della leva di comando è eccessivo e la moto salta o si arresta all'inserimento della marcia, ciò è indice della presenza di aria nell'impianto. Rivolgetevi al Vostro Concessionario Ducati per una verifica del sistema e per provvedere allo spurgo dell'impianto.

CHECKING BRAKE AND CLUTCH FLUID LEVEL

Fluid level should never fall below the ***MIN*** *mark on each reservoir (fig. 38). If level drops below the limit, air might get into the circuit and affect the operation of the systems involved.*

BRAKE SYSTEM

If you find exceeding play on brake lever or pedal and brake pads are still in good condition, contact your Ducati Dealer to have the system inspected and any air out of the circuit.

CLUTCH SYSTEM

If the control lever has exceeding play and the transmission snatches or jams as you try to engage a gear, it means that there is air in the circuit. Contact your Ducati Dealer to have the system inspected and air drained out.

CONTROLE DU NIVEAU DE LIQUIDE DE FREINS ET D'EMBRAYAGE

Le niveau ne doit pas descendre au-dessous de la marque ***MIN*** *(fig. 38) indiquée sur les réservoirs respectifs. Un niveau insuffisant favorise l'entrée d'air dans le circuit au détriment de l'efficacité du système.*

SYSTEME DE FREINAGE

Si vous constatez du jeu au niveau du levier ou de la pédale de frein, bien que les plaquettes de frein soient encore en bon état, contactez votre Concessionnaire Ducati pour une vérification et pour une purge du système.

SYSTEME D'EMBRAYAGE

Si le jeu du levier de commande est trop important et la moto donne des à-coups ou s'arrête lors du passage de la vitesse, cela signale qu'il y a de l'air à l'intérieur du système. Adressez vous á Votre Concessionnaire Ducati pour une vérification et pour une purge du système.

KONTROLLE DES BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEITSPEGELS

Der Pegel darf nicht unter die jeweilige Kerbe des ***MIN*** *-Standes (Abb. 38), die auf den entsprechenden Gefäßen angebracht ist, absinken. Ein unzureichender Pegelstand erleichtert den Einlaß von Luft in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.*

BREMSANLAGE

Falls Sie ein übermäßiges Spiel des Bremssteuerhebels oder des Bremspedals feststellen können, obwohl die Bremsbeläge sich noch in einem guten Zustand befinden, müssen Sie sich an Ihren Ducati-Händler wenden und dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung des Anlage durchführen lassen.

KUPPLUNGSANLAGE

Falls das Spiel des Steuerhebels übermäßig ist und das Motorrad ruckt oder beim Einlegen eines Gangs stehen bleibt, sind dies Anzeichen dafür, daß Luft in der Anlage vorhanden ist. Sie müssen sich in diesen Fällen an Ihren Ducati-Händler wenden und dort eine Kontrolle des Systems und eine Entlüftung der Anlage durchführen lassen.

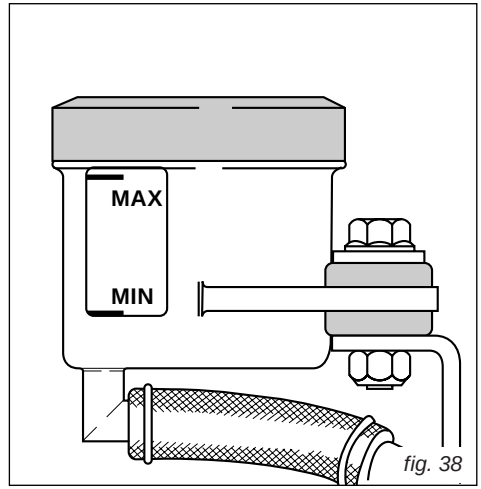


fig. 38

RABBOCCO FLUIDO FRENI E FRIZIONE

Per rabboccare il livello procedete come segue:
Ruotate il semimanubrio per livellare il serbatoio.
Rimuovete il coperchio (1, fig. 39) del serbatoio.
Riempite il serbatoio con liquido prescritto fino al livello massimo.

Attenzione
Il fluido dei freni e della frizione può essere irritante. Evitare il contatto con gli occhi. In caso di contatto, lavate abbondantemente con acqua e chiamate un medico.

Importante
Usate soltanto fluido del tipo prescritto, usando un barattolo ancora sigillato. Maneggiate con attenzione il fluido, poichè potrebbe danneggiare la vernice. Fate attenzione che nessun tipo di contaminante (sporco, acqua ecc.) entri nel serbatoio del fluido. Cambiate il liquido dei freni in tutto il sistema frenante se desiderate passare ad un'altra marca di liquido.

Rimontaggio

Rimontate il tappo (1) del serbatoio.
Verificate che non vi siano perdite di fluido e che le tubazioni siano in perfetto stato senza crepe o strozzature: azionate i comandi e controllate che rispondino correttamente.

Importante
Ogni 20.000 Km è consigliabile sostituire tutto il fluido dell'impianto freni e frizione. Ogni 4 anni è consigliabile sostituire tutte le tubazioni.

TOPPING UP BRAKE AND CLUTCH FLUID

To top up fluid level, proceed as follows:
Turn the handlebar until reservoir is level.
Take off reservoir cover (1, fig. 39).
Fill recommended fluid into the reservoirs up to maximum level.

Warning
Brake and clutch fluid may cause irritation. Avoid contact with eyes. In case of contact, wash thoroughly with water and seek medical advice.

Important
Use only fluid of the recommended type from a sealed can. Fluid should be handled with care, as it may dissolve paintwork. Make sure that no foreign matters (dirt, water, etc.) contaminate the fluid in the reservoir. When you wish to switch to a different make, change the brake fluid in the entire brake circuit.

Refitting

Refit reservoir cover (1).
Make sure there are not leaks. The lines should be in good condition. Check them for any cracks or kinks. Work the controls to make sure they operate correctly.

Important
Brake and clutch fluid should be changed every 20,000 Km. The lines should be replaced every 4 years.

REMISE A NIVEAU DU LIQUIDE DE FREINS ET D'EMBRAYAGE

Pour remettre à niveau procédez comme suit:
Tournez le demi-guidon pour mettre en position horizontale le réservoir.
Retirez le couvercle (1, fig. 39) du réservoir.
Remplissez le réservoir avec le liquide préscrit jusqu'au niveau maximum.

Attention
Le fluide des freins et de l'embrayage peut être irritant. Evitez le contact avec les yeux. En cas de contact, lavez abondamment à l'eau et appelez un médecin.

Important
N'utilisez que le liquide conseillé, contenu dans un récipient hermétiquement fermée. Manier le fluide avec beaucoup de soin. Il pourrait abîmer la peinture. Faites attention à ce qu'aucun agent contaminant (crasse, eau, etc.) pénètre dans le réservoir du fluide. Si vous souhaitez changer la marque du liquide, vidangez le liquide des freins de tout le système de freinage.

Rémontage

Remontez le couvercle (1) du réservoir.
Veillez à ce qu'il n'y ait pas de fuites de fluide et que les tubulures soient en parfait état, sans fissures ni étranglements: actionnez les commandes et contrôlez qu'elles répondent correctement.

Important
Tous les 20.000 Km il est conseillé de vidanger tout le fluide du système de freinage et embrayage. Tous les 4 ans il est conseillé de

NACHFÜLLEN DER BREMS- UND KUPPLUNGSFLÜSSIGKEIT

Zum Nachfüllen der Flüssigkeit geht man wie folgt vor:
Die Lenkerhälfte hin- und her drehen, um so den Behälter zu nivellieren.
Den Behälterdeckel (1, Abb. 39) abnehmen.
Füllen Sie den Behälter nun bis zum Erreichen der Maximalanzeige mit dem vorgeschriebenen Flüssigkeit auf.

Achtung
Die Brems- und die Kupplungsflüssigkeiten können zu Entzündungen führen. Daher dürfen sie nicht mit den Augen in Kontakt kommen. Sollte dies dennoch vorkommen, müssen die Augen gründlich mit Wasser ausspülen und einen Arzt rufen.

Wichtig
Verwenden Sie ausschließlich nur die vorgeschriebenen Flüssigkeiten aus einer noch versiegelten Dose. Sie müssen bei der Handhabung der Flüssigkeit mit besonderer Vorsicht vorgehen, da es den Lack Ihres Motorrads beschädigen könnte. Achten Sie darauf, daß keinerlei Art an Verschmutzungen (Schmutz, Wasser, usw.) in den Flüssigkeitentank gelangen kann. Falls Sie auf eine andere Flüssigkeitenmarke umsteigen wollen, müssen Sie die Bremsflüssigkeit im gesamten Bremssystem austauschen.

Montage
Den Behalterdeckel (1) dontieren.
Prüfen Sie, daß keine Flüssigkeitverluste zu erkennen sind und daß sich die Leitungen in einem perfekten Zustand befinden, d.h. ohne

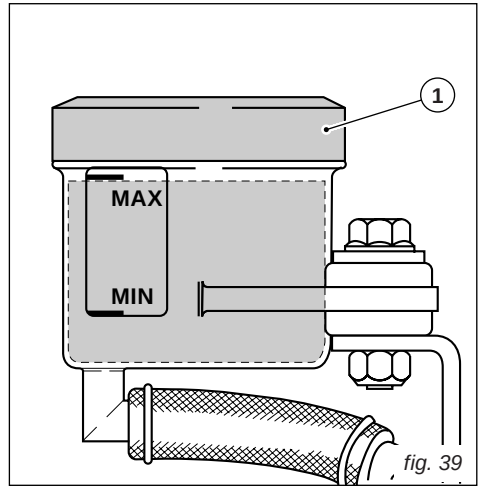


fig. 39

remplacer toutes les tubulures.

Risse oder Verengungen. Betätigen Sie die jeweiligen Steuerungen und kontrollieren Sie dabei, ob Sie noch in korrekter Weise ansprechen.

Wichtig
Es wird empfohlen, die gesamte Flüssigkeit in der Brems- und Kupplungsanlage jeweils alle 20.000 km auszuwechseln. Alle 4 Jahre wird dagegen ein Austausch aller zu diesem System gehörenden Leitungen empfohlen.

VERIFICA USURA PASTIGLIE FRENO

Per facilitare il controllo delle pastiglie dei freni senza doverle rimuovere dalla pinza ogni pastiglia riporta un indicatore di consumo. Sulla pastiglia in buone condizioni debbono essere ben visibili le scanalature praticate sul materiale di attrito (fig. 40).

Importante
Se anche una sola delle pastiglie risulta consumata sarà necessario sostituirle entrambe. Per la sostituzione delle pastiglie freno rivolgetevi presso il Vostro Concessionario Ducati.

CONTROLLO TENSIONE CATENA

La catena deve trovarsi ad una distanza minima dal forcellone di 25 mm (fig. 41), con motociclo sul cavalletto laterale. In caso contrario rivolgetevi presso il Vostro Concessionario Ducati per eseguire questa delicata operazione con la necessaria attrezzatura.

Attenzione
Il corretto serraggio delle viti di bloccaggio del mozzo eccentrico è fondamentale per la sicurezza del pilota.

Importante
Una catena non correttamente tesa causa una veloce usura degli organi di trasmissione.

CHECKING BRAKE PADS FOR WEAR

To facilitate inspection without removing the pads from the calipers, brake pads have a wear mark. If the grooves in the friction material are still visible, the pad is still in good condition (fig. 40).

Important
Brake pads should always be replaced in pairs, even if only one of them is worn out. Have the brake pads replaced at your Ducati Dealer's shop.

CHAIN TENSION INSPECTION

The chain must be at a min. distance of 25 mm (fig. 41) from the swingarm, with the motorcycle on the side stand. Should this not be the case, call your Ducati Dealer which will perform this delicate operation with all necessary tools.

Warning
A proper eccentric hub fastening screw tightening is of major importance for the rider's safety.

Important
Improper chain tension will lead to early wear of transmission parts.

VERIFICATION DE L'USURE DES PLAQUETTES DE FREINS

Pour rendre plus aisé le contrôle des plaquettes des freins sans devoir les retirer de l'étrier, chaque plaquette présente un indicateur d'usure. Sur une plaquette en bon état les rayures, obtenues sur le matériau de frottement, doivent être bien visibles (fig. 40).

Important
Si vous constatez l'usure même d'une seule plaquette, il faudra remplacer les deux. Pour le remplacement des plaquettes de frein, contactez votre Concessionnaire Ducati.

CONTRÔLE DE LA TENSION DE LA CHAINE

La chaîne doit se trouver à une distance minimale de 25 mm de la fourche (fig. 41), avec la moto sur la béquille latérale. Dans le cas contraire, contactez Votre Concessionnaire Ducati pour effectuer cette opération délicate avec l'outillage nécessaire.

Attention
Le serrage correct des vis de blocage du moyen excentrique est fondamental pour la sécurité du pilote.

Important
Une chaîne mal tendue provoque l'usure précoce des organes de transmission.

ERSCHLEISSKONTROLLE AN DEN BREMSBELÄGEN

Um die Kontrolle der Bremsbeläge zu erleichtern, ohne daß Sie dafür erst die Bremszangen abnehmen müssen, wurden an den Bremsbelägen entsprechende Verbrauchsanzeige vorgesehen. Auf einem Bremsbelag, der sich in einem guten Zustand befindet, müssen die auf den Reibungsmaterial (Abb. 40) angebrachten Kerben noch gut ersichtlich sein.

Wichtig
Auch wenn nur einer der Bremsbeläge verbraucht ist, müssen alle beide ausgetauscht werden. Für den Austausch der Bremsbeläge müssen Sie sich an Ihren Ducati-Händler wenden.

KONTROLLE DER KETTENSPANNUNG

Bei einem auf dem Seitenständer abgestellten Motorrad, muß die Kette einen Mindestabstand von 25 mm zur Schwinge (fig. 41) aufweisen. Im entgegengesetzten Fall, bitten wir Sie, sich an Ihren Ducati-Händler zu wenden um dort diesen heiklen Arbeitsvorgang unter Anwendung der erforderlichen Werkzeuge durchführen zu lassen.

Achtung
Der korrekte Anzugsmoment der Feststellschrauben der exzentrischen Nabe ist für die Sicherheit des Fahrer ausschlaggebend.

Wichtig
Eine nicht richtig gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Übertragungsorgane.

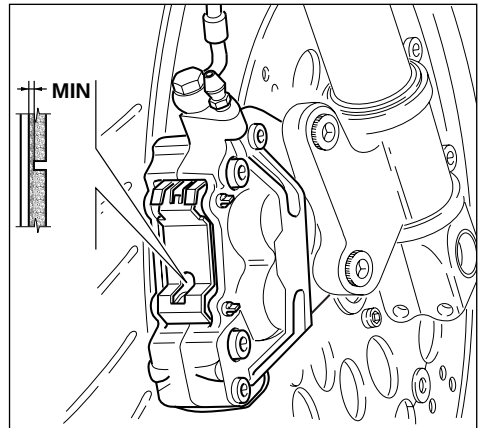


fig. 40

Tensione catena (sul cavalletto laterale)
Chain tension adjustment (on side stand)

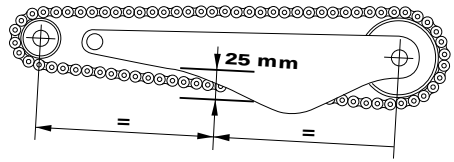


fig. 41

LUBRIFICAZIONE DELLA CATENA

La catena del Suo motociclo è provvista di anelli OR per proteggere gli elementi di scorrimento dagli agenti esterni e mantenere più a lungo la lubrificazione. Per non danneggiare queste guarnizioni utilizzate per la pulizia della catena gasolio o kerosene. Altri solventi non specifici per catene con OR o un lavaggio troppo violento con idropulitrici a vapore potrebbe danneggiarli irrimediabilmente. Dopo la pulizia asciugate la catena con aria compressa o con materiale assorbente e lubrificatela in ogni suo elemento con il lubrificante prescritto (vedi a pag. 112).

Importante
L'utilizzo di lubrificanti non specifici potrebbe danneggiare drasticamente la catena stessa, la corona e il pignone motore.

CHAIN LUBRICATION

The chain fitted on your motorcycle has OR seals that keep dirt out of and lubricant inside the sliding parts. Use gasoline or kerosene to clean the chain to avoid damage to these OR seals. The seals might be irreparably damaged if the chain is cleaned using any solvent other than those specific for OR chains or washed using steam or water jets. After cleaning, blow the chain dry and apply the recommended lubricant on each link (see page 114).

Important
Using non-specific lubricants may lead to severe damage to chain, front and rear sprocket.

GRAISSAGE DE LA CHAINE

La chaîne de votre motocycle est pourvue de joints toriques à protection des organes de coulissement contre les agents extérieurs et pour un maintien prolongé du graissage. Afin de ne pas endommager ces joints, utilisez du gasoil ou kérosène. D'autres solvants non appropriés aux chaînes avec OR, ou un lavage trop violent par des machines à jets de vapeur, pourraient les endommager irrémédiablement. Après le nettoyage, séchez la chaîne à l'air comprimé, ou à l'aide de matière absorbante et graissez-la à chacun de ses élément avec la graisse conseillée (voir la page 116).

Important
L'utilisation de lubrifiants non spécifiques pourrait endommager sérieusement la chaîne, la couronne et le pignon moteur.

SCHMIERUNG DER KETTE

Die Kette Ihres Motorrads ist mit O-Ringen ausgestattet, um so die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht erhalten zu können. Um diese Dichtungen nicht zu beschädigen, dürfen Sie für die Reinigung der Kette nur Dieselöl oder Kerosin verwenden. Anderweitige Produkte, d.h. Lösungsmittel, die nicht für mit O-Ringen ausgestattete Ketten spezifiziert sind oder eine zu stark einwirkende Reinigung unter Anwendung von Dampfstrahlreinigern könnten die Ringe unwiederbringlich beschädigen. Nach der Reinigung müssen Sie die Kette mit Druckluft oder mit aufsaugendem Material trocknen und sie dann, in allen ihren Teilen, mit dem vorgeschriebenen Schmiermittel (siehe auf Seite 118) schmieren.

Wichtig

Ein Verwenden von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zu drastischen Schäden des Kranzes, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

LUBRIFICAZIONE ARTICOLAZIONI

Periodicamente è necessario controllare la condizione della guaina esterna del cavo di comando acceleratore. Non deve presentare schiacciamenti o screpolature nel ricoprimento plastico esterno. Verificate agendo sul comando il funzionamento scorrevole del cavo interno: se si manifestano attriti o impuntamenti fatelo sostituire dal Vostro Concessionario Ducati. Per scongiurare questi inconvenienti lubrificate periodicamente le estremità del cavo di trasmissione con grasso prescritto.
È consigliabile rimuovere il coperchietto del comando, svitando le 2 viti di fissaggio (1, fig. 42), quindi ingrassare l'estremità del cavo e la carrucola.

Importante
Richiudete con molta attenzione il comando inserendo il cavo nella slitta del coperchietto.

Bloccate il coperchio con le due viti (1) di fissaggio.

Per garantire un funzionamento ottimale dell'articolazione del cavalletto laterale è necessario, dopo aver eliminato ogni traccia di sporco, lubrificare con grasso prescritto tutti i punti soggetti ad attrito.

LUBRIFICATING CABLES AND JOINTS

The condition of the outer sheath of the throttle cable should be checked at regular intervals. The sheath should not show signs of squeezing or cracks. Work the control to make sure the cable slides smoothly inside the sheath: if you feel any friction or hard spots, have the cable replaced by your Ducati Dealer. To prevent these failures, smear the ends of the Bowden cable with the recommended grease at regular intervals.
It is best to remove the small cover by unscrewing the two screws (1, fig. 42) and then grease the cable end and the pulley.

Important
When refitting the cover, be sure to slide the cable into the suitable guide in the cover.

Lock the cover using the two screws (1).

To ensure smooth operation of the joint of side stand, clean off any dirt and apply the recommended grease at all points exposed to friction.

LUBRIFICATION DES ARTICULATIONS

Périodiquement il y a lieu de contrôler la condition de gaine extérieure du câble de commande accélérateur. Il ne doivent pas présenter d'écrasements ni craquelures sur le revêtement plastique extérieur. Vérifiez le coulissement libre du câble intérieur en agissant sur la commande: si vous constatez du frottement ou des coincements, demandez son remplacement à votre Concessionnaire Ducati. Pour prévenir de tels incidents, graissez périodiquement les extrémités du câble flexible de transmission avec la graisse prescrite.
On préconise de retirer le cache de la commande, en desserrant les 2 vis de fixation (1, fig. 42), et de graisser l'extrémité du câble et la roulette.

Important
Refermez la commande en faisant très attention et en insérant le câble dans la goulotte du cache.

Serrez le cache avec les deux vis (1) de fixation.

Pour garantir un fonctionnement optimal de articulation de la béquille latérale, il faut lubrifier avec la graisse prescrite toutes les positions soumises au frottement, après avoir éliminé toute trace de crasse.

SCHMIERUNG DER GELENKE

In regelmäßigen Zeitabständen ist eine Kontrolle der äußer Kabelmäntel des Gaszugkabels durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an den äußeren Kunststoffumhüllungen erkennbar sein.
Überprüfen Sie durch Betätigen der Steuerung die gleitende Funktionsweise des inneren Kabels. Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, müssen Sie es von Ihrem Ducati-Händler austauschen lassen.
Um diese Maßnahmen umgehen zu können, empfehlen wir Ihnen, die Kabelenden jeder flexiblen Übertragungsleitung in regelmäßigen Zeitabständen mit dem vorgeschriebenen Fett einzufetten.
Die Abdeckung der Steuerung, durch Lösen der 2 Befestigungsschrauben (1, Abb. 42), abzunehmen und das Ende des Kabels und die Zugrolle einzufetten.

Wichtig
Schließen Sie die Steuerung unter besonderer Aufmerksamkeit und führen Sie das Kabel in den Deckelschlitten ein.

Stellen Sie nun den Deckel durch die zwei Befestigungsschrauben (1) fest.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, ist es, nach dem Entfernen jeglicher Schmutzspur, notwendig, alle einer Reibung unterliegenden Stellen mit dem vorgeschriebenen Fett einzufetten.

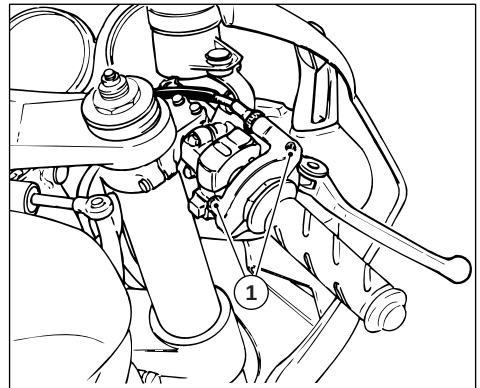


fig. 42

CONTROLLO LIVELLO ELETTROLITO NELLA BATTERIA

Per effettuare questo controllo è necessario rimuovere la semicarenatura destra come descritto a pag. 164.
Il livello dell'elettrolito deve essere mantenuto tra i segni di massimo ***UPPER LEVEL*** *e minimo* ***LOWER LEVEL*** *indicati sul fronte della batteria (fig. 43). Se il livello dell'elettrolito è troppo basso, togliete i cappucci (1) e rabboccate attentamente con acqua distillata fino al livello superiore, aiutandovi con una piccola siringa o un imbuto in plastica.*
Aggiungete soltanto acqua distillata alla batteria. L'acqua di rubinetto può accorciare la vita della Vostra batteria. Quando aggiungete acqua distillata, fate attenzione che il tubo di sfiato (2) sia collegato all'uscita dello sfiato della batteria. Il tubo di sfiato dalla batteria deve essere predisposto in modo che non si pieghi o si giri.

Importante
Uno sfiato piegato o attorcigliato può causare un innalzamento della pressione nella batteria e danneggiarla.

Attenzione
La batteria contiene acido solforico (elettrolito).

Evitate il contatto con pelle e occhi in quanto può provocare gravi ustioni.
In caso di contatto della pelle con l'elettrolito lavate la parte interessata con abbondante acqua.
In caso di contatto con gli occhi, lavate con acqua corrente per almeno 15 minuti e chiamate un medico immediatamente.
L'elettrolito è velenoso: in caso di ingestione

CHECKING BATTERY ELECTROLYTE LEVEL

Before you can check electroyte level, you need to remove the right half fairing according to the instructions on page 164.
Electrolyte level must be maintained between the maximum ***UPPER LEVEL*** *and minimum* ***LOWER LEVEL*** *marks on battery front (fig. 43).*
If electrolyte level is too low, remove caps (1) and top up carefully with distilled water up to the upper level line, using a small syringe or a plastic funnel.
Add only distilled water to the battery.
Tap water may shorten battery life.
When adding distilled water, make sure the breather tube (2) is connected to battery breather outlet. The breather tube must be so placed that it does not kink or twist.

Important
A kinked or twisted breather tube may lead to overpressure and damage battery.

Warning
The battery contains sulfuric acid (electrolyte).

Avoid contact with skin and eyes as it may cause severe burns.
If you spill some electrolyte on your skin, wash the affected area with abundant water.
If some electrolyte gets into your eyes, wash with running water for at least 15 minutes and seek medical advise without delay.
Electrolyte is poisonous: if you swallow it accidentally, drink abundant milk or water. After drinking milk, take magnesia, scrambled eggs or drink vegetable oil and seek medical advise

CONTROLE NIVEAU ELECTROLYTE BATTERIE

Pour effectuer ce contrôle, il faut retirer le demi-carénage droit, ainsi qu'il est décrit à la page 164.
Le niveau de l'électrolyte doit être maintenu entre les marques de maximum ***UPPER LEVEL*** *et de minimum* ***LOWER LEVEL*** *se trouvant sur la face avant de la batterie (fig. 43). Si le niveau de l'électrolyte est trop bas, retirez les capuchons (1) et faites soigneusement l'appoint avec de l'eau distillée jusqu'au niveau supérieur, à l'aide d'une petite seringue ou d'un entonnoir plastique.*
N'ajoutez que de l'eau distillée à la batterie.
L'eau de robinet pourrait abréger la durée de vie de votre batterie. Lorsque vous ajoutez de l'eau distillée, contrôlez que le tube d'aération (2) soit raccordé à la sortie du reniflard de la batterie. Le tube d'aération de la batterie doit être mis en place de sorte qu'il ne puisse pas se plier ni de se tordre.

Important
Un tube d'aération plié ou tordu peut occasionner une hausse de pression dans la batterie en l'endommageant.

Attention
La batterie contient de l'acide sulfurique (électrolyte).

Evitez le contact avec la peau et les yeux car cela peut provoquer des lésions sérieuses.
En cas de contact de la peau avec l'électrolyte, lavez abondamment à l'eau la partie concernée.
En cas de contact avec les yeux, lavez à l'eau courante au moins pendant 15 minutes et appelez immédiatement un médecin.

KONTROLLE DES ELEKTROLYTENSTANDS IN DER BATTERIE

Um diese Kontrolle ausführen zu können, müssen Sie zunächst die rechte Verkleidung, so wie auf der Seite 165 beschrieben, abnehmen. Der Pegel des Elektrolyts muß zwischen den Maximalstand- ***UPPER LEVEL*** *und dem Minimumstandzeichen* ***LOWER LEVEL*** *, die vorne an der Batterie (Abb. 43) angegeben werden, stehen. Ist der Pegel des Elektrolyts zu niedrig, müssen Sie die Kappen (1) abnehmen und sorgfältig mit destilliertem Wasser bis zum Erreichen der oberen Pegelanzeige auffüllen. Sie können sich dabei mit einer kleinen Spritze oder mit einem Plastiktrichter helfen.*
Füllen Sie ausschließlich nur destilliertes Wasser in die Batterie. Leitungswasser kann die Lebensdauer der Batterie verkürzen. Beim Nachfüllen des destillierten Wassers müssen Sie jedoch darauf achten, daß der Entlüftungsschlauch (2) an die Entlüftungsöffnung der Batterie angeschlossen ist. Der Entlüftungsschlauch der Batterie muß so ausgerichtet sein, daß er sich nicht verbiegen oder verdrehen kann.

Wichtig
Ein verbogener oder verwickelter Entlüftungsschlauch kann zu einer Druckerhöhung in der Batterie führen und diese beschädigen.

Achtung
Die Batterie enthält Schwefelsäure (Elektrolyt).

Vermeiden Sie Haut- und Augenkontakt, da Sie

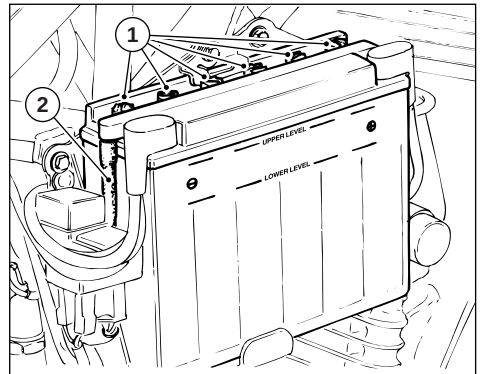


fig. 43

bevete grandi qualità di latte o acqua. Dopo il latte, prendete magnesia, uova sbattute o olio vegetale e chiamate subito un medico.
Usate sempre un abbigliamento protettivo adeguato e una maschera quando manipolate l'elettrolito.

without delay.
Always wear adequate protective clothing and a visor when handling electrolyte.

L'électrolyte est toxique: en cas d'ingestion, buvez du lait ou de l'eau en grande quantité. Après le lait, prenez de la magnésie, oeufs battus, ou de l'huile végétale et appelez un médecin tout de suite.
Utilisez toujours un survêtement de protection approprié et une masque lorsque vous maniez l'électrolyte.

sich sonst schwere Verbrennungen zuziehen könnten.
Sollte das Elektrolyt dennoch mit der Haut in Kontakt kommen, müssen Sie die entsprechende Körperstelle mit reichlich Wasser abwaschen.
Sollte das Elektrolyt mit den Augen in Kontakt kommen, müssen Sie diese für mindestens 15 Minuten ausspülen und es ist sofort ein Arzt zu rufen.
Das Elektrolyt ist giftig: falls Sie es verschlucken sollten, müssen Sie sehr viel Milch oder Wasser nachtrinken. Nach der Milch sind Magnesium, Rühreier oder Pflanzenöl einzunehmen und es muß sofort ein Arzt gerufen werden.
Wenn Sie mit dem Elektrolyt umgehen, müssen Sie immer geeignete Schutzkleidung und eine Schutzmaske tragen.

CARICA DELLA BATTERIA (fig. 44)

Per ricaricare la batteria è consigliabile rimuoverla dal suo alloggiamento, per evitare che l'elettrolito fuoriesca, corrodendo il telaio o altre parti del veicolo.
Rimuovete la semicarenatura destra come descritto a pag. 164.
Svitate la vite (3) e rimuovete la staffa di fissaggio superiore.
Staccate la tubazione di sfiato (2).
*Staccate **sempre** per primo il terminale negativo **nero** (A) poi quello positivo **rosso** (B).*
Rimuovete la batteria dal supporto.

Attenzione
Le batterie producono dei gas esplosivi: tenetele lontano da fonti di calore e dal fuoco.

Caricate la batteria in un luogo ben ventilato.
Portate sempre occhiali e guanti di protezione quando operate vicino alla batteria.
Controllate il livello dell'elettrolito in ogni cella. Se il livello dell'elettrolito è basso in qualche cella, rabboccate, fino a coprire il livello minimo, ma non superate il massimo, in quanto il livello aumenta durante la carica.
*Togliete i cappucci dalle celle e collegate i conduttori del caricabatterie ai terminali (**rosso** al positivo +, **nero** al negativo –).*

Attenzione
*Collegate la batteria al caricabatteria prima di accenderlo. Questa pratica evita la formazione di scintille in corrispondenza dei terminali della batteria, che potrebbero incendiare i gas contenuti nelle celle. Collegate **sempre** per primo il terminale positivo **rosso** (B).*

CHARGING THE BATTERY (fig. 44)

Before charging the battery, it is best to remove it from the motorcycle as accidental electrolyte spills would corrode the frame or other parts of the motorcycle.
Remove the right half fairing following the instructions on page 164.
Unscrew the screw (3) and remove the upper mounting bracket.
Disconnect the breather tube (2).
***Always** disconnect the **black** terminal (A) first, and then the **red** positive terminal (B).*
Take the battery out of its mount.

Warning
Batteries develop explosive gases: keep them away from heat sources and flames.

Charge the battery in a ventilated room.
***Always** wear protective goggles and gloves when working near the battery.*
Check the electrolyte level in each cell. If level is low in any of the cells, top up to just a little above minimum line. Note that level should not exceed the maximum line, as it will rise during charging.
*Remove the caps from all cells, and connect the battery charger leads to the battery terminals (**red** to positive terminal +, **black** to negative terminal –).*

Warning
*Make sure the charger is off when you connect the battery to it, or you might get sparks at the battery terminals that could ignite the gases inside the cells. **Always** connect the **red** positive terminal (B) first.*

CHARGE DE LA BATTERIE (fig. 44)

Pour recharger la batterie il est conseillé de la retirer de son emboîtement, afin que l'électrolyte ne puisse s'écouler et corroder le cadre ou d'autres éléments du véhicule.
Retirez le demi-carénage droit ainsi qu'il est décrit à la page 164.
Desserrez la vis (3) et démontez la bride d'attache supérieure.
Retirez la tubulure d'aération (2).
*Détachez **toujours** la borne négative **noire** (A) en premier et celle positive **rouge** (B) par la suite.*
Enlevez la batterie de son support.

Attention
Les batteries produisent des gaz explosibles: gardez-la loin de sources de chaleur et du feu.

Chargez la batterie dans un endroit bien aéré.
Portez toujours des lunettes et des gants de protection lorsque vous intervenez près de la batterie.
Contrôlez le niveau de l'électrolyte dans chaque élément. Si le niveau est bas dans quelques éléments, faites l'appoint, jusqu'à couvrir le niveau minimum, ne dépassez pourtant pas le maximum, car le niveau augmente durant la charge.
*Otez les capuchons des éléments et branchez les conducteurs du chargeur de batterie aux bornes (**rouge** au positif +, **noire** au négatif –).*

Attention
Reliez la batterie au chargeur avant de l'allumer. Cette précaution prévient la formation d'étincelles au niveau des bornes de la batterie,

AUFLADEN DER BATTERIE (Abb. 44)

Für das Aufladen der Batterie ist es empfehlenswert diese aus ihrem Sitz zu nehmen, dadurch kann verhindert werden, daß das Elektrolyt herausfließen kann, was zur Rostentwicklung am Rahmen oder an den anderen Fahrzeugteilen führen könnte.
Nehmen Sie die rechte Verkleidungshälfte, so wie auf Seite 165 beschrieben, ab.
Lösen Sie die Schraube (3) und entfernen Sie den oberen Befestigungsbügel.
Ziehen Sie die Entlüftungsleitung (2) ab.
*Ziehen Sie **immer** zuerst das negative **schwarze** Anschlußteil (A), dann das **rote** positive Anschlußteil (B) ab.*
Nehmen Sie nun die Batterie aus ihrer Halterung.

Achtung
Die Batterien produzieren explosive Gase, daher müssen Sie die Batterie von Wärmequellen und von offenen Feuer entfernt halten.

Laden Sie die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort auf.
Wenn Sie in der Batterienähe arbeiten, müssen Sie immer eine Schutzbrille und Schutzhandschuhe tragen.
Kontrollieren Sie den Stand des Elektrolyts in jeder einzelnen Zelle. Falls Sie in einigen Zellen einen niedrigen Elektrolytenstand feststellen, müssen Sie solange Flüssigkeit nachgießen, bis der Mindestpegel erreicht wird. Achten Sie jedoch darauf, daß der Maximalpegel nicht überschritten wird, da der Pegel während des Ladeverfahrens ansteigt.
Nehmen Sie die Kappen von den Zellen ab und schließen Sie die Leiter des Ladegeräts an die

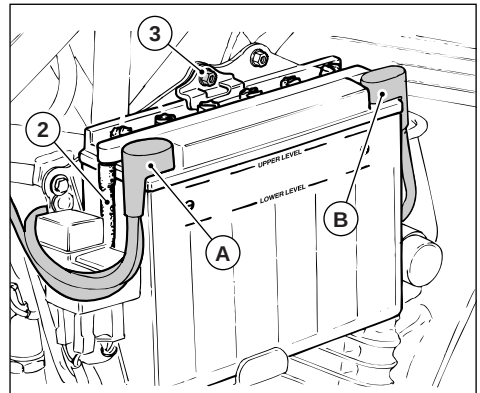


fig. 44

Caricate la batteria a 1,5 A.
Dopo aver caricato la batteria, controllate il livello dell'elettrolito in ogni cella. Se il livello si è abbassato, aggiungete acqua distillata per riportarlo al livello superiore.
Mettete i tappi sulle celle e installate la batteria sul suo supporto.
Bloccatela con la staffa superiore.
Reinserite il tubo di sfiato.
Procedete al collegamento dei terminali ingrassando le viti di fissaggio per migliorare la conducibilità.

Attenzione
Tenete la batteria lontano dalla portata dei bambini.

Charge the battery at 1.5 A.
When battery is charged, check electrolyte level. If it has dropped, top up with distilled water until reaching the upper level.
Refit the caps on the cells and reinstall the battery on its mount.
Secure it with the upper bracket.
Reconnect the breather tube.
Connect the terminals. Use some grease on the fastening screws to improve conductive capacity.

Warning
Keep the battery out of the reach of children.

Chargez la batterie à 1,5 A.
Après avoir chargé la batterie contrôlez le niveau de l'électrolyte dans chaque élément. Si le niveau a baissé, ajoutez de l'eau distillée pour le ramener au niveau supérieur.
Mettez les bouchons sur les éléments et installez la batterie sur son support.
Bloquez-la avec la bride supérieure.
Réinsérez le tube d'aération.
Procédez à la liaison des bornes en graissant les vis de serrage pour améliorer la conductibilité.

Attention
Tenez la batterie hors de la portée des enfants.

*Anschlüsse (**rot** an positiv +, **schwarz** an negativ –).*

Achtung
*Schließen Sie die Batterie an das Batterieladegerät noch bevor Sie letzteres einschalten. Diese Maßnahme verhindert das Bilden von Funken an den Batterieanschlußstellen, d.h. von Funken, die das in den Zellen enthaltene Gas entzünden könnten. Schließen Sie **immer** zuerst das positive Kabelende **rot** (B) an.*

Laden Sie die Batterie auf 1,5 A auf.
Nach dem Aufladen der Batterie müssen Sie den Pegel des Elektrolyts in jeder einzelnen Zelle überprüfen. Falls der Pegelstand abgesunken ist, müssen Sie destilliertes Wasser nachgießen und ihn so wieder auf den oberen Pegelstand bringen.
Stecken Sie nun die Verschlußkappen wieder auf die Zellen und montieren Sie die Batterie wieder in dessen Halterung.
Fixieren Sie sie dann mit dem oberen Bügel.
Den Entlüftungsschlauch wieder einstecken.
Nun können Sie den Anschluß der Kabelenden vornehmen. Fetten Sie dabei die Befestigungsschrauben ein, dadurch wird die Leitfähigkeit verbessert.

Achtung
Halten sie die Batterie immer ausserhalb der Reichweite von Kindern.

MODIFICA INCLINAZIONE CANNOTTO DI STERZO (fig. 45.1)

Per modificare l'inclinazione del cannotto di sterzo è necessario allentare le due viti (A) sul lato destro del telaio.
Svitate completamente la vite (B) e, con una chiave universale a settore, ruotate di 180° l'estremità del cannotto (C).
Riavvitate la vite (B) fino a battuta e serrate le viti (A) alla coppia di serraggio prescritta.

Note
Mentre eseguite questa operazione mantenete i semimanubri non completamente sterzati.

Se avete modificato l'angolo di sterzo è necessario riposizionare correttamente l'ammortizzatore svitando la vite di serraggio (1, fig. 45.2).
Spostate la testina dell'asta ammortizzatore in corrispondenza del foro (2) del supporto telaio.
Bloccate la vite (1).

Importante
Per utilizzare la moto su strada regolare il cannotto sulla posizione corrispondente a 24°30' di inclinazione. Solo in questa posizione potrete utilizzare il bloccasterzo.

CHANGING THE STEERING HEAD ANGLE (fig. 45.1)

To change the steering head angle, loosen the two screws (A) on the r.h. side of the frame.
Turn screw (B) fully out and turn the steering head end (C) by 180° by means of an all-purpose pin wrench.
Turn screw (B) fully in and tighten screws (A) at the required torque.

Note
During this operation, the handle bars should be to the left of the central position.

If you have changed the steering head angle, you should reposition the steering damper.
Loosen fastening screw (1, fig. 45.2) and move damper rod head to hole (2) in the frame support.
Tighten screw (1).

Important
For road use, steering head should be positioned at 24°30' angle. Steering lock is only effective in this position.

MODIFICATION DE L'INCLINAISON DU TUBE DE DIRECTION (fig. 45.1)

Pour modifier l'inclinaison du tube de direction, desserrez les deux vis (A) sur le côté droit du châssis.
Dévissez complètement la vis (B) et, avec une clé universelle à dent, tournez de 180° l'extrémité du tube (C).
Vissez à nouveau la vis (B) jusqu'à la limite et serrez les vis (A) à la couple de serrage conseillé.

Notes
Maintenir les demi-guidons non complètement braqués lorsque vous effectuez cette opération.

Si vous avez modifié l'angle de braquage il faut positionner à nouveau correctement l'amortisseur en dévissant la vis de serrage (1, fig. 45.2).
Déplacez la tête de la tige amortisseur vis-à-vis du trou (2) du support cadre.
Bloquez la vis (1).

Important
Pour utiliser la moto sur route régler le tube sur la position correspondant à 24°30' d'inclinaison. Vous pourrez utiliser l'antivol de direction uniquement sur cette position.

ÄNDERUNG DER LENKROHRNEIGUNG
(Abb. 45.1)

Zur Änderung der Lenkrohrneigung, müssen die zwei Schrauben (A) rechts am Rahmen gelockert werden.
Die Schraube (B) ganz ausschrauben und das Lenkrohrende (C) mit einem Universalhakenschlüssel um 180° drehen.
Die Schraube (B) wieder bis zum Anschlag einschrauben, dann die Schrauben (A) auf vorgeschrieben Anzugsmoment anziehen.

Merke
Bei diesem Arbeitsvorgang sind die Halblenker nicht komplett umgelenkt zu halten.

Falls Sie den Lenkwinkel geändert haben, ist es notwendig, den Stoßdämpfer durch Aufschrauben der Anzugsschraube (1, Abb. 45.2) wieder richtig zustellen.
Das Kopfstück der Stoßdämpferstange an der Bohrung (2) des Rahmenhalters verstellen.
Die Schraube (1) festziehen.

Wichtig
Im Straßengebrauch ist das Rohr auf eine Stellung, die einer Neigung von 24°30' entspricht, zu regulieren. Nur in dieser Stellung ist ein Verwenden der Lenkerblockierung möglich.

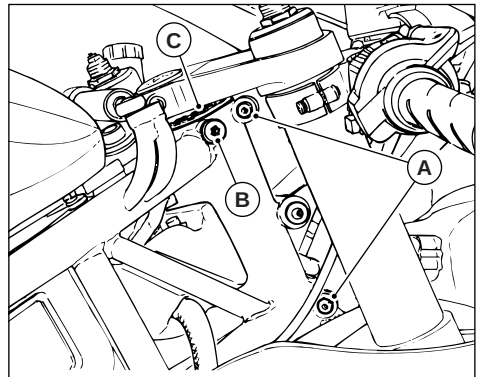


fig. 45.1

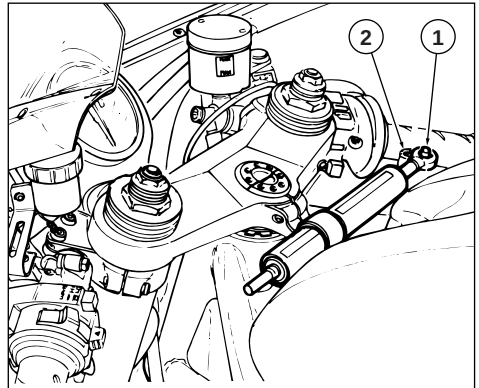


fig. 45.2

SOSTITUZIONE LAMPADINE LUCI

Prima di procedere alla sostituzione di una lampadina bruciata occorre accertarsi che quella di ricambio abbia i valori di tensione e potenza uguali a quelli specificati a pag. 102 "Impianto Elettrico" per quel dispositivo luminoso.

Proiettore
Per accedere alle lampadine del proiettore occorre procedere come segue:

Smontaggio lampade
***Lampada anabbagliante** lato destro (fig. 46.1):*
staccate dal corpo proiettore la cuffia in gomma (A);
sfilate la spinetta (1) dalla lampada premendo il bottone di sgancio rapido inferiore;
***Lampada abbagliante** lato sinistro (fig. 46.2):*
*staccate la spinetta (2) del cavo lampada **bianco** dal cablaggio anteriore;*
staccate la cuffia in gomma (A) dal corpo proiettore e sfilate il cavo lampada.

Note
*Per sostituire le lampade del proiettore non è necessario staccare dal corpo proiettore la spinetta del cavo **nero** di massa.*

Sganciate la molletta (3) di tenuta della lampada e rimuoverla dal supporto (fig. 46.1 e 46.2); sostituite la lampada con una di pari caratteristiche.

Note
La parte trasparente della lampadina nuova non deve essere toccata a mani nude perché ciò ne provocherebbe l'annerimento riducendone irrimediabilmente la luminosità.

REPLACING BULBS

Before replacing a burnt-out bulb, make sure that the new one complies with voltage and wattage as specified on page 102, "Electric System", for that lighting device.

Headlamp
To gain access to headlamp bulbs proceed as follows:

Bulbs removal
***Low beam bulb** right side (fig. 46.1):*
detach the rubber cap (A) from the headlamp body;
remove the bulb pin (1) from the bulb pressing the lower release button;
***High beam bulb** left side (fig. 46.2):*
*disconnect the pin (2) of the bulb **white** cable from the front connection;*
detach the rubber cap (A) from the headlamp body and withdraw the bulb cable.

Note
*The headlamp bulbs can be removed without disconnecting the pin of the **black** ground cable.*

Relase the clip (3) that secures the bulb and remove it from the socket (fig. 46.1 and 46.2); replace bulb with one with equal rating.

Note
Be careful to hold the new bulb at the base only. Never touch the transparent body with your fingers or it will blacken resulting in reduced bulb brilliancy.

REMPLACEMENT DES AMPOULES D'ECLAIRAGE

Avant d'effectuer le remplacement d'une ampoule grillée, il faut s'assurer si la lampe de rechange a les valeurs de tension et de puissance spécifiées à la page 102 "Système Electrique" pour ce dispositif d'éclairage.

Phare
Pour accéder aux ampoules du phare il faut procéder comme suit:

Démontage ampoules
***Ampoule feux de croisement** coté droit (fig. 46.1):*
détachez du phare la protection en caoutchouc (A);
sortez la broche (1) de la lampe en appuyant sur le bouton de déclenchement rapide inférieur;
***Ampoule feux de route** côté gauche (fig. 46.2):*
*détachez la broche (2) du câble lampe **blanc** du câblage avant;*
détachez la protection (A) en caoutchouc de l'ensemble phare et sortez le câble lampe.

Notes
*Pour remplacer les ampoules du phare, il ne faut pas détacher la broche du câble **noir** de masse de l'ensemble phare.*

Décrochez le clip (3) de retenue ampoule et retirez la lampe du support (fig. 46.1 et 46.2); remplacez l'ampoule par une neuve de pareilles caractéristiques.

Notes
La partie transparente de l'ampoule neuve ne doit pas être touchée les mains nues, parce

AUSTAUSCH DER GLÜHBIRNEN

Bevor Sie einen Austausch der durchgebrannten Glühbirnen vornehmen, müssen Sie sich davon überzeugen, daß die Ersatzbirne die gleichen Spannungswerte und Leistungen aufweist, die auf der Seite 103 "Elektrische Anlage" im Bezug auf die zur Frage stehende Vorrichtung spezifiziert werden.

Scheinwerfer

Um an die Glühbirnen des Scheinwerfers gelangen zu können, müssen Sie in der folgenden Weise vorgehen:

Ausbau des Leuchten
***Abblendlicht** rechte Seite (Abb. 46.1):*
Nehmen Sie die Gummihaube (A) des Scheinwerferkörpers ab.
Ziehen Sie dann das Flachsteckes (1) durch Niederdrücken des unteren Schnellauslöseknopfs auf der Leuchte heraus.
***Fernlicht** linke Seite (Abb. 46.2):*
*Ziehen Sie das Flachsteckes (2) des **Weissen** Leuchtenkabels aus der vorderen Verkabelung heraus.*
Lösen Sie nun die Gummihaube (A) vom Scheinwerferkörper und ziehen Sie dann das Leuchtenkabel heraus.

Merke

*Zum Austausch der Scheinwerferbirnen ist es nicht erforderlich, das Flachsteckes des **Schwarzen** Massekabels vom Scheinwerferkörper abzuziehen.*

Haken Sie die Haltefeder (3) der Lampe aus, letztere dann von der Halterung nehmen (Abb. 46.1 und 46.2);

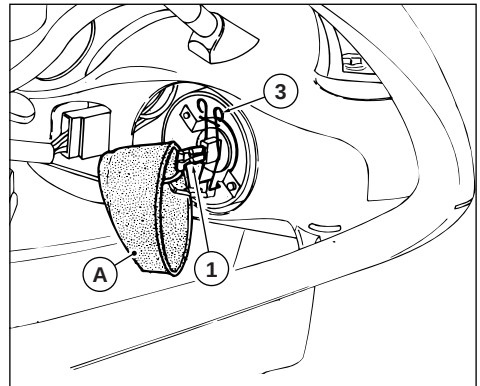


fig. 46.1

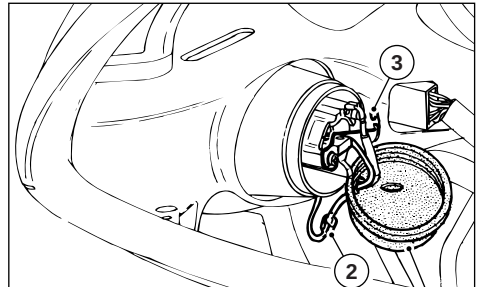


fig. 46.2

Rimontaggio lampade
Inserite i perni guida della base lampadina, nelle sedi corrispondenti per ottenere l'esatto orientamento;
agganciate le estremità della molletta (3) ai supporti del corpo proiettore;
collegate i cavi precedentemente staccati e rimontate la cuffia in gomma (A).
Per sostituire la lampada della luce di posizione è necessario rimuovere il cupolino come descritto a pag. 164. Rimuovere il claxon svitando la vite di fissaggio e sfilare il portalampada (4, fig. 46.3) dal supporto faro. Estrarre la lampada e procedere alla sostituzione.

Bulbs refitting
Insert the locating pegs of the bulb base into their seats to obtain correct alignment;
hook the clip (3) to the headlamp holders;
reconnect the cables and refit the rubber cap (A).
To replace the bulb of the parking light, remove the headlamp fairing as described at page 164. Remove the horn by unscrewing the fastening screw and extract the lamp holder (4, fig. 46.3) from the headlamp support. Extract the bulb and replace it.

que cela en provoquerait le noircissement en en réduisant irrémédiablement la luminosité.

Rémontage ampoules
Insérez les ergots de positionnement du socle d'ampoule dans les fentes correspondantes afin d'obtenir l'assiette exacte;
accrochez les extrémités du clip (3) aux support de l'ensemble phare;
reliez les câbles précédemment détachés et remontez la protection en caoutchouc (A).
Pour remplacer l'ampoule du feu de position, enlever le carénage AV selon description de la page 164. Enlevez le klaxon en dévissant la vis de fixation et extrairez la douille (4, fig. 46.3) du support phare. Extrairez l'ampoule et la remplacer.

Tauschen Sie die Birne nur mit einer aus, welche die gleichen Eigenschaften aufweist.

Merke
Das Glas der neuen Birne darf nicht mit den bloßen Händen berührt werden, da dies Schwärzungen verursachen könnte, was letztendlich zu einer erheblichen Einschränkung der Leuchtfähigkeit führt.

Montage des Leuchten
Führen Sie die Führungsstifte der Glühbirnenbase in die entsprechenden Sitze ein, dadurch erhalten Sie deren exakte Ausrichtung. Haken Sie nun die Enden der Feder (3) an den Halterungen des Scheinwerferkörpers ein. Schließen Sie die zuvor abgesteckten Kabel wieder an und montieren Sie die Gummihaube (A) wieder.
Um die Standlichtbirne ersetzen zu können, den Fahrtwindschutz, so wie auf Seite 165 beschrieben, abnehmen. Die Hupe durch Ausschrauben der Befestigungsschraube entfernen, dann die Lampenfassung (4, Abb. 46.3) vom Scheinwerferhalter abnehmen. Die Birne herausziehen und ersetzen.

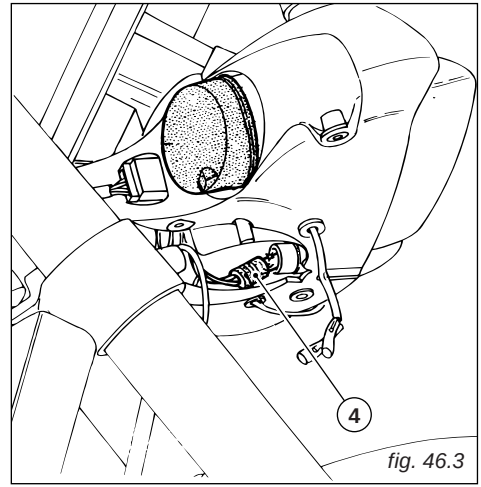


fig. 46.3

Cruscotto (fig. 47)
Per la sostituzione delle lampade spia del quadro strumenti è necessario rimuovere il cupolino nel modo descritto a pag. 164. Procedere alla sostituzione della lampada estraendola dal relativo portalampada (1). Sotto ad ogni strumento del cruscotto è situata una o due lampade. Per procedere alla sostituzione è necessario sfilare il portalampada (2) che la contiene da sotto lo strumento. Sfilare la lampada e sostituirla con una di caratteristiche analoghe.

Indicatori di direzione, luci targa e arresto
Per accedere alle lampadine degli indicatori di direzione anteriori e posteriori, separate la coppetta dal corpo svitando la vite di fissaggio (1, fig. 48.1).
Sostituite la lampadina spingendo e ruotandola nella sua sede. Rimontate la coppetta.
Per accedere alla lampadina della luce targa, sfilate il portalampada dall'interno del portatarga.
Per la sostituzione delle lampade luce arresto e luce di posizione, è necessario sollevare la carenatura posteriore e svitare le due viti (2, fig. 48.2) che fissano il coperchio (3, fig. 48.2). Sostituite la lampada spingendo e ruotandola nella sua sede. Rimontate il coperchio (3).

Instrument panel (fig. 47)
To replace the warning lights on the instrument panel, remove the headlamp fairing as described at page 164. To replace the bulb, extract if from its lamp holder (1). Every instrument in the instrument panel has one or two bulbs underneath. To replace a bulb, extract its lamp holder (2) from underneath the instrument. Extract bulb and replace it with another bulb of the same type.

Turn indicators, license plate and stop lights
For access to the front and rear turn indicator bulbs, take the cup apart from the body by removing the fastening screw (1, fig. 48.1). Replace the bulb by pushing and rotating it in its seat. Refit the cup.
For access to the license plate bulb, slide out the lamp holder from the inside of plate holder.
To replace the stop and parking light bulbs, lift the rear fairing and unscrew the two screws (2, fig. 48.2) that fasten the cover (3, fig. 48.2). Replace the bulb by pressing and turning it in its seat. Refit the cover (3).

Tableau de bord (fig. 47)
Pour remplacer les lampes-témoins sur le tableau de bord, enlever le carénage AV selon la description de la page 164. Remplacer la lampe après l'avoir extraite de son porte-lampe (1). Sous chaque instrument du tableau de bord se trouvent une ou deux lampes. Pour les remplacer extraire d'abord le porte-lampe (2) qui contient la lampe proprement dite; enlever ensuite la lampe et la remplacer par une autre ayant les mêmes caractéristiques.

Indicateurs de direction, feux de plaque et de stop
Pour avoir accès aux ampoules des clignotants de direction avant et arrière, séparez la coupelle du corps en dévissant la vis de fixation (1, fig. 48.1).
Remplacez l'ampoule en pressant et en la tournant dans son emplacement. Remontez la coupelle.
Pour avoir accès à l'ampoule d'éclairage plaque, sortiz la douille de lampe de l'intérieur du support de plaque.
Pour remplacer les ampoules des feux de stop et de position, soulevez le carénage AR et dévissez les deux vis (2, fig. 48.2) qui fixent le couvercle (3, fig. 48.2). Remplacez l'ampoule en poussant et en tournant l'ampoule dans son siège. Remontez le couvercle (3).

Instrumentenbrett (Abb. 47)
Zum Auswechseln der Anzeigelampen am Instrumentenbrett ist der Fahrtwindschutz laut der Anleitung auf Seite 165 zu entfernen. Die Birne aus ihrer Fassung (1) nehmen und auswechseln.
Unter jedem Instrument sind eine oder zwei Lampen angebracht. Zum Auswechseln dieser reicht es aus, die entsprechende Fassung (2) von unten herauszuziehen. Birne herausnehmen und durch eine andere mit gleichen Eigenschaften ersetzen.

Fahrtrichtungsanzeiger, Kennzeichen- und Bremsleuchten
Die Birnen der vorderen und hinteren Fahrtrichtungsanzeiger sind erreichbar, indem man die Kappe vorher vom Körper durch Lösen der Befestigungsschraube (1, Abb. 48.1) trennt. Zum Auswechseln die Birne eindrücken und in ihrem Sitz eindrehen. Das Käppchen wieder aufmontieren.
Um an die Birne der Kennzeichenbeleuchtung gelangen zu können, muß die Birnenfassung aus dem Kennzeichenhalter genommen werden. Zum Wechsel der Birnen der Brems- und Standleuchte, muß man die hintere Verkleidung aufheben und die zwei Schrauben (2, Abb. 48.2), die den Deckel (3, Abb. 48.2) befestigen, ausschrauben. Die Birne niederdrücken und sie in ihren Sitz drehen, nur so kann man sie auswechseln. Den Deckel wieder aufmontieren (3).

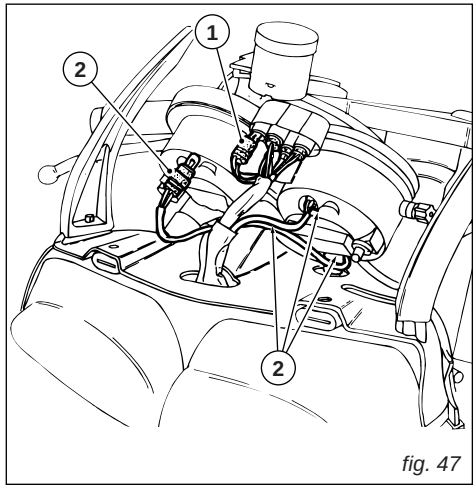


fig. 47

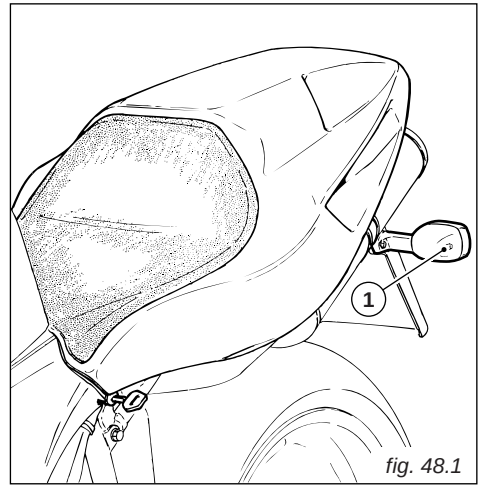


fig. 48.1

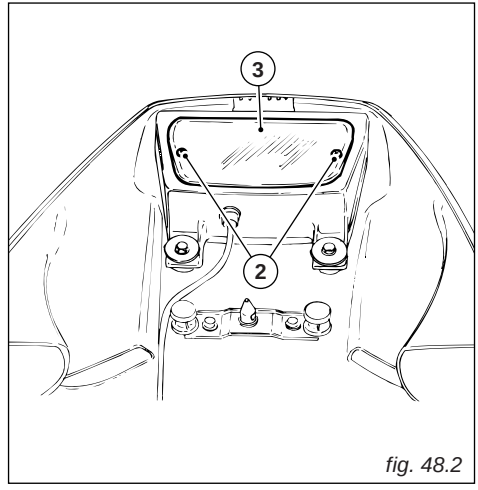


fig. 48.2

ORIENTAMENTO DEL PROIETTORE (fig. 49.1)

Per controllare se il fanale è sistemato nella giusta posizione, mettete il motociclo, con i pneumatici gonfiati alla giusta pressione e con una persona seduta in sella, perfettamente perpendicolare con il suo asse longitudinale. Di fronte ad una parete o ad uno schermo, distante da esso 10 metri, tracciate una linea orizzontale corrispondente all'altezza del centro del fanale e una verticale in linea con l'asse longitudinale del veicolo.
Effettuate il controllo possibilmente nella penombra.
Accendendo la luce anabbagliante il limite superiore di demarcazione tra la zona oscura e la zona illuminata deve risultare ad una altezza non superiore a 9/10 dell'altezza da terra del centro del proiettore.

Note
La procedura descritta è quella stabilita dalla "Normativa Italiana" per quanto concerne l'altezza massima del fascio luminoso. Pertanto, gli Utenti di altri paesi, dovranno adeguare detta procedura secondo le prescrizioni in vigore nel loro paese.

La rettifica dell'orientamento verticale del proiettore si può effettuare agendo sulla vite di regolazione (1, fig. 49.2), dopo aver rimosso il tappo di protezione. Ruotando la vite in senso orario il fascio luminoso si abbasserà, viceversa, si alzerà.

HEADLAMP ALIGNMENT (fig. 49.1)

When checking headlamp alignment, put the motorcycle upright. Tyres should be inflated at the correct pressure and one person should be sitting astride the motorcycle, keeping it at right angles to its longitudinal axis. Place the motorcycle opposite a wall or a screen, 10 meters apart from it, then draw a horizontal line dictated by headlamp centre and a vertical one in line with the longitudinal axis of vehicle.
If possible, perform this check in dim light. Switch on the low beam. The height of the light spot (measured at the upper limit between dark and lighted-up area) should not exceed 9/10th of the height from ground of headlamp center.

Note
The procedure described here is in compliance with the "Italian Standard" establishing the maximum height of the light beam. Owners in other countries will adapt said procedure to the provisions in force in their countries.

The height of the light beam can be corrected using the adjusting screw (1, fig. 49.2). To do this, remove the protection plug. Turn the screw clockwise to reduce the height of the light beam, anticlockwise to increase it.

REGLAGE ASSIETTE DU PHARE (fig. 49.1)

Pour contrôler si le phare est bien positionné, mettez le motocycle, les pneus gonflés à la pression exacte et une personne assise en selle, parfaitement d'aplomb sur son axe longitudinal. En face d'une paroi, ou écran, à une distance de 10 m de celle-ci, tracez une ligne horizontale correspondant à la hauteur du centre du phare et une autre verticale alignée à l'axe longitudinal du véhicule.
Effectuez le contrôle en pénombre autant que possible.
Après allumage du feu de croisement, la limite supérieure de démarcation entre la zone sombre et la zone éclairée ne doit pas dépasser en hauteur 9/10 de la distance comprise entre le sol et le centre du phare.

Notes
La procédure décrite est établie par la «Réglementation Italienne" relativement à la hauteur maximum du faisceau lumineux. Par conséquent les Usagers d'autres pays, devront conformer cette procédure aux prescriptions en vigueur dans leur nation.

La reprise de l'assiette verticale du phare peut être effectuée en intervenant sur la vis de réglage (1, fig. 49.2), après avoir ôté le bouchon de protection. Si l'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, le faisceau lumineux baisse, vice versa il monte.

AUSRICHTEN DES SCHEINWERFERS
(Abb. 49.1)

Um kontrollieren zu können, ob sich der Scheinwerfer in der richtigen Position befindet, müssen Sie Ihr Motorrad, mit auf den richtigen Druck aufgepumpten Reifen und mit einer darauf sitzenden Person, gänzlich mit seiner Längsachse senkrecht aufgerichtet, ausrichten. Stellen Sie Ihr Motorrad in einem Abstand von 10 Metern vor eine Wand oder einen Schirm und ziehen Sie eine waagerechte Linie, die der Höhe der Scheinwerfermitte entspricht und eine senkrechte Linie, die mit der Längsachse Ihres Motorrads auf Flucht liegt. Wir empfehlen Ihnen diese Kontrolle im Halbschatten auszuführen. Beim Einschalten des Abblendlichts muß die obere Markierungsgrenze zwischen dem dunklen Bereich und dem beleuchteten Bereich auf einer Höhe liegen, die nicht über 9/10 der vom Boden bis zur Scheinwerfermitte gemessenen Höhe liegt.

Merke
Die eben beschriebenen Vorgehensweise im Hinblick auf die maximal zulässige Höhe des Lichtbündels stellt diejenige dar, die von den „Italienischen Richtlinien" festgelegt wurde. Daher müssen die Fahrer anderer Länder diese Vorgangsweise den in ihrem Land gültigen Vorschriften anpassen.

Eine Änderung der senkrechten Ausrichtung des Scheinwerfers ist durch ein Betätigen der Einstellschraube (1, Abb. 49.2), möglich. Dies kann nach der Abnahme der Schutzverschluß erfolgen. Durch Drehen der Schraube im Uhrzeigersinn senkt sich das Lichtbündel, entgegengesetzt wird es angehoben.

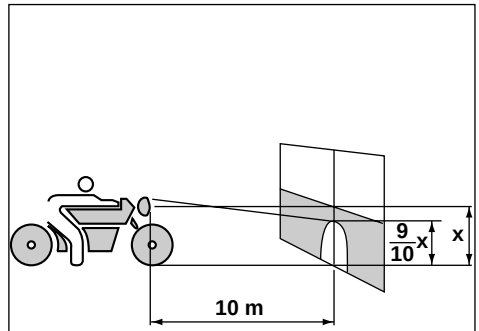


fig. 49.1

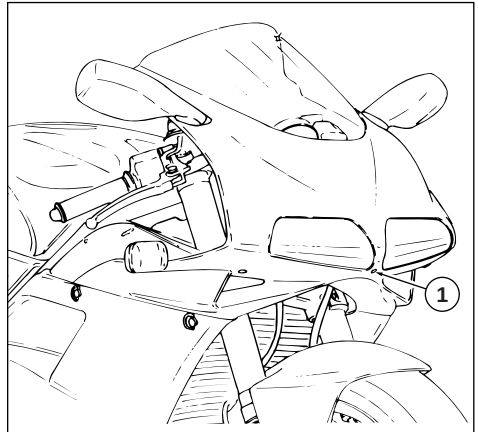


fig. 49.2

PULIZIA GENERALE

Il veicolo deve essere lavato e pulito periodicamente a seconda del servizio e dello stato delle strade:
pulite il motore con acqua e sapone e asciugarlo con panni puliti;
lavate le parti verniciate con acqua e sapone usando una spugna per detergere e la pelle scamosciata per asciugare;
non usate mai solventi, benzina, alcool o petrolio, per evitare di danneggiare la vernice;
fate attenzione a non bagnare le parti elettriche.

Attenzione
I freni talvolta non possono rispondere dopo il lavaggio della motocicletta. Non date mai grasso o alcun tipo di lubrificante sui dischi. Il risultato potrebbe essere perdita della frenata e causare altri incidenti. Pulite i dischi con un solvente non grasso, come acetone.

LUNGA INATTIVITÀ

Se il motociclo non viene usato per un lungo periodo è consigliabile, prima di metterlo in riposo, eseguire le seguenti operazioni:
provvedete alla pulizia generale;
vuotate il serbatoio della benzina rimuovendo il tappo di scarico con guarnizione;
introducete dalle sedi delle candele un po' d'olio nei cilindri e fate compiere, a mano, qualche giro al motore per distribuire un velo protettivo sulle pareti interne;
appoggiate il motociclo sul cavalletto in dotazione;
togliete la batteria e mantenetela carica ed efficiente. Il controllo ed eventualmente la ricarica della batteria sono necessari qualora il

GENERAL CLEANING

Periodically clean and wash the motorcycle as required by use and road conditions:
Clean the engine using water and soap and dry with clean cloth.
Sponge down the painted parts with water and soap and dry with chamois leather.
Never use solvents, gasoline, alcohol or paraffin to avoid damage to paintwork.
Be careful not to wet electric items.

Warning
Braking performance may be impaired immediately after washing the motorcycle. Never grease or lubricate the brake discs. Loss of braking and further accidents may occur. Clean the discs with an oil-free solvent such as acetone.

STORING THE BIKE AWAY

If the motorcycle is to be left unridden over long periods, it is advisable to carry out the following operations before storing it away:
clean the motorcycle;
empty the fuel tank undo the drain plug with its seal;
pour a few drops of engine oil into the cylinders through the spark plug seats, then crank the engine by hand a few times so a protective film of oil will spread on cylinder inner walls;
place the motorcycle on the supplied rear stand;
remove the battery and keep it well charged and efficient. Battery should be checked and charged whenever the motorcycle has been left unridden for over a month;
protect the motorcycle with the canvas supplied with the motorcycle. This will protect paintwork

NETTOYAGE GENERAL

Le véhicule doit être nettoyé périodiquement, en fonction de son utilisation et des conditions des routes:
lavez le moteur à l'eau et savon et séchez-le avec des chiffons propres;
lavez les parties peintes à l'eau et savon: utilisez une éponge pour nettoyer et une peau de chamois pour sécher;
n'utilisez jamais de solvants, ni d'essence, ni d'alcool ou pétrole pour éviter d'abîmer la peinture;
veillez à ne pas mouiller les composants électriques.

Attention
Parfois les freins ne répondent pas après le lavage de la motocyclette. Ne mettez pas de graisse ni quelque type de lubrifiant que ce soit sur les disques. Une telle opération pourrait réduire le pouvoir freinant de l'engin et être à l'origine d'autres incidents. Nettoyez les disques avec un solvant non gras tel que l'acétone.

INACTIVITÉ PROLONGÉE

Si le motocycle n'est pas utilisé pour une longue période, il est conseillé d'exécuter les opérations suivantes avant de le mettre en repos:
réalisez un nettoyage général;
vidangez le réservoir à essence en ôtant le bouchon de vidange avec joint;
introduisez, par les emboîtements des bougies, un peu d'huile dans les cylindres et faites tourner un petit peu le moteur manuellement , afin de distribuer un film protecteur sur les parois internes;
placez le véhicule sur la béquille arrière en

ALLGEMEINE REINIGUNG

Das Motorrad muß in regelmäßigen Abständen bzw. je nach Einsatz und Straßenzustand, gewaschen und gesäubert werden
Säubern Sie den Motor mit Wasser und Seife und trocken Sie es mit sauberen Lappen nach.
Waschen Sie die lackierten Teile mit Wasser und Seife, unter Anwendung eines Schwamms zum Reinigen und eines Wildlederlappens zum Abtrocknen.
Verwenden Sie niemals Lösungsmittel, Benzin, Alkohol oder Petroleum, nur so können Sie verhindern, daß der Lack beschädigt wird.
Achten Sie darauf, daß die elektrischen Teile nicht benäßt werden.

Achtung
Es kann vorkommen, daß die Bremsen nach einer Motorradwäsche nicht reagieren. Geben Sie in diesem Fall niemals Fett oder anderweitige Schmiermittel auf die Bremsscheiben. Das Resultat könnte in diesem Fall ein Verlust der Bremswirkung sein, was zu anderweitigen Unfällen führen kann. Reinigen Sie die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel, wie z.B. Azeton.

LÄNGERE AUSSERBETRIEBSETZUNG

Falls Sie Ihr Motorrad für längere Zeit nicht mehr benutzen wollen, wird vor dessen Wegstellen, empfohlen, die folgenden Arbeiten daran vorzunehmen:
Nehmen Sie eine allgemeine Reinigung vor.
Dann die Ablaßschraube gemeinsam mit der Dichtung entfernen und Entleeren Sie den Benzintank.
Geben Sie über die Sitze der Zündkerzen ein

veicolo sia rimasto inattivo per un periodo superiore ad 1 mese;
ricoprite il motociclo con la copertura in dotazione per non danneggiare la vernice e trattenere la condensa.

AVVERTENZE IMPORTANTI PER GLI UTENTI DI ALCUNI PAESI

In alcuni Stati, quali Francia, Germania, Gran Bretagna, Svizzera, ecc. la legislazione locale richiede il rispetto di norme anti-inquinamento ed anti-rumore nonchè l'effettuazione delle eventuali verifiche periodiche previste.
Di conseguenza il Cliente è tenuto a sostituire quanto necessario con ricambi originali Ducati specifici, conformi alle norme di detti paesi.

and let condensate breathe out.

IMPORTANT NOTES FOR THE OWNERS IN SOME COUNTRIES

Some Countries, such as France, Germany, Great Britain, Switzerland, etc. have compulsory emission and noise standards that include mandatory inspections at regular intervals.
It is the Owner's responsibility to have any parts not in compliance with the standards in force in his/her country replaced with spare parts complying with local law.

dotation;
ôtez la batterie et maintenez-la chargée et en bon état. Le contrôle et, au besoin, la recharge de la batterie, s'avèrent nécessaires en cas de non-utilisation du véhicule pour une période supérieure à un mois;
recouvrez le motocycle avec la housse en dotation pour protéger la peinture tout en laissant cependant évaporer la buée.

REMARQUES IMPORTANTES POUR LES USAGERS DE CERTAINS PAYS

Dans certains Pays tels que: France, Allemagne, Grande Bretagne, Suisse, etc., la Législation locale exige le respect de certaines règles antipollution et antibruit ainsi que l'exécution, le cas échéant, des contrôles périodiques nécessaires.
Par conséquent le Client est tenu de remplacer tout ce qu'il faut par des pièces détachées d'origine Ducati spécifiques, se conformant aux règles de ces pays.

wenig Öl in die Zylinder und drehen Sie den Motor per Hand einige Umdrehungen und verteilen Sie so den Schutzfilm auf dessen Innenwänden.
Stellen Sie Ihr Motorrad auf dem mitgelieferten Ständer ab.
Nehmen Sie die Batterie ab und halten Sie diese immer im aufgeladenen und wirkungsvollen Zustand. Eine Kontrolle und eine eventuelle Aufladung der Batterie sind immer dann erforderlich, wenn sich das Motorrad länger als einen Monat im Stillstand befand.
Decken Sie nun das Motorrad mit der mitgelieferten Plane ab. In dieser Weise kann der Lack geschützt und das Kondenswasser abgehalten werden.

WICHTIGE HINWEISE FÜR DIE ANWENDER IN EINIGEN LÄNDERN

In einigen Staaten, wie Frankreich, Deutschland, England, Schweiz usw. fordert das örtliche Gesetz die Einhaltung der Umweltschutz- und der Lärmschutznormen, sowie die Durchführung der vorgesehenen, regelmäßigen Kontrollen. Demzufolge ist der Kunde dazu angehalten, die jeweils erforderlichen Teile nur durch die spezifischen Originalersatzteile der Ducati zu ersetzen, welche den Normen der genannten Ländern entsprechen.

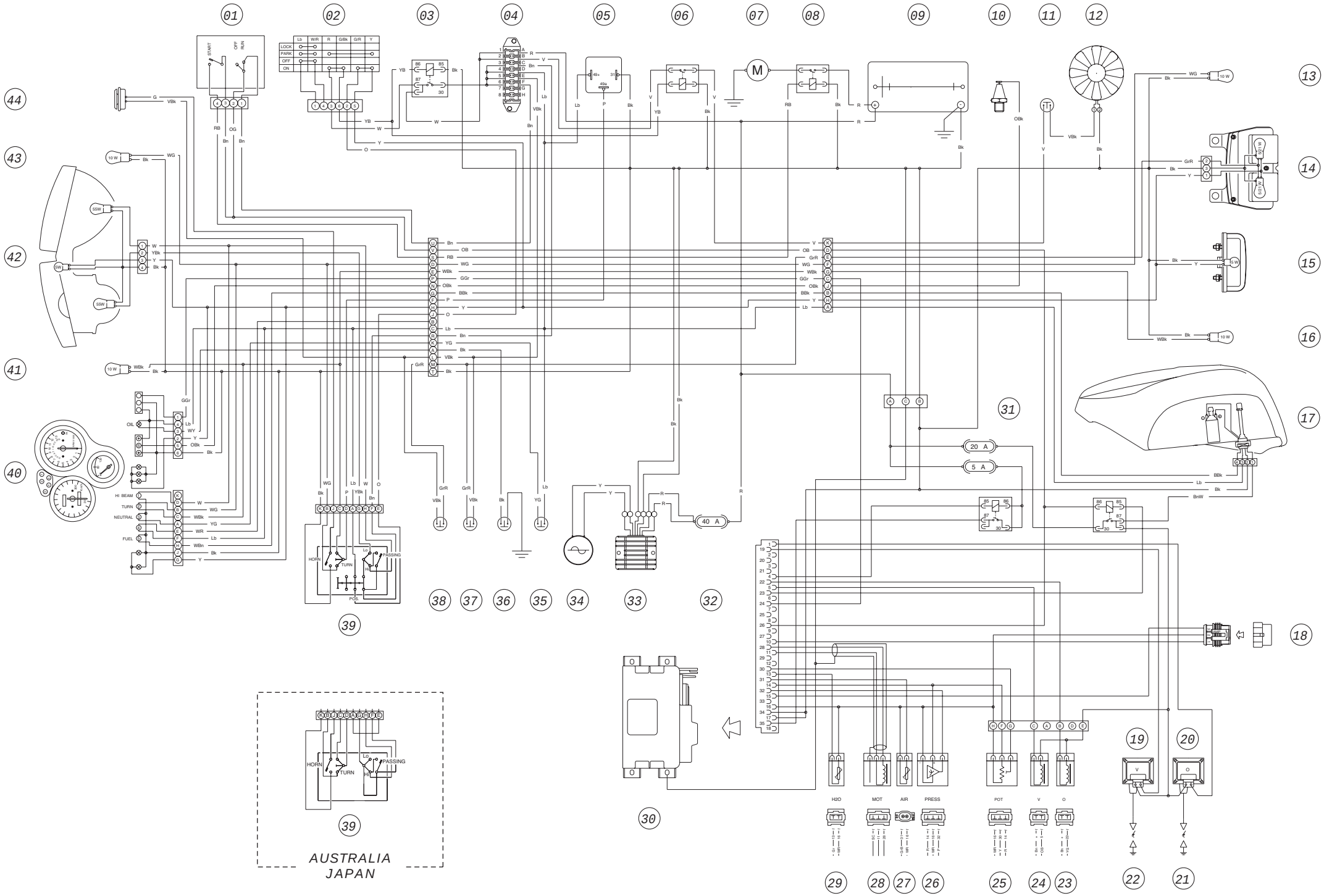
km	*Nome Ducati Service* *Ducati Service Name* *Nombre Ducati Service* *Name Ducati Service*
1000	
10000	
20000	
30000	
40000	
50000	

Chilometraggio *Mileage* *Kilométrage* *Km-Stand*	*Data* *Date* *Date* *Datum*

Impianto elettrico/accensione-iniezione
Electric system/ignition-injection
Cablage electrique/allumage-injection
Elektrische Anlage/Einspritz-Zündsystem

DUCATI MOTOR spa
Via Cavalieri Ducati, 3
40132 Bologna, Italy
Tel. 39.51.6413111
Fax 39.51.406580
Internet: www.ducati.com

913.7.047.1A
Stampato 10/1997
Elaborazioni Studio D.E.Ca. Lugo (RA)
Stampa Tipolitografia Baraldi Cento FE
Progetto grafico Vignelli Associates, New York /
Ufficio Grafico Ducati, Bologna


01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
START
OFF
RUN
LOCK
PARK
OFF
ON
Lb
W/R
R
G/Bk
G/R
Y
RB
OG
Bn
G
VBk
YB
W
Bk
V
Lb
P
R
RB
OBk
WG
GrR
10 W
5 W
SSW
GW
W
YBk
Y
Bk
WBk
GGr
OIL
WY
OBk
HI BEAM
TURN
NEUTRAL
FUEL
WR
WBn
HORN
Lo
HI
PASSING
PCS
GRr
VBk
OB
RB
WG
WBk
GGr
OBk
BBk
P
O
YG
20 A
5 A
40 A
BBk
BnW
H2O
MOT
AIR
PRESS
POT
V
O
AUSTRALIA
JAPAN